

**UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID**  
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGÍA  
Departamento de Derecho Internacional Público y Relaciones  
Internacionales (Estudios Internacionales)



**TESIS DOCTORAL**

**Piratería marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria.  
Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva  
comparada**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

**Marta Fernández Sebastián**

Directora

**Concepción Anguita Olmedo**

**Madrid, 2017**

**UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGÍA**

**Departamento de Derecho Internacional Público y**

**Relaciones Internacionales (Estudios Internacionales)**



**TESIS DOCTORAL**

**Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada.**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR**

**PRESENTADA POR**

**Marta Fernández Sebastián**

**Directora**

**Concepción Anguita Olmedo**

**Madrid, 2017**



**Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y  
Nigeria: Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno  
en perspectiva comparada.**



**Tesis doctoral de Marta Fernández Sebastián bajo la dirección de la  
Doctora Concepción Anguita Olmedo.**

**Departamento de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales  
(Estudios Internacionales)**

**Facultad de Ciencias Políticas y Sociología Universidad Complutense de Madrid**





**A mis padres y mi hermano,  
mis tres pilares, gracias por todo.**



## **AGRADECIMIENTOS**

Este trabajo de investigación no hubiera sido posible sin el apoyo tanto personal como académico de una serie de personas e instituciones que han confiado en mí desde el primer momento. Es por esa confianza por la que no puedo más que agradecer a todos y cada uno de ellos la paciencia, ánimos y confianza depositados en mí durante los años que ha durado la elaboración de esta tesis doctoral.

En el plano académico, a mi Directora Concepción Anguita Olmedo, porque gracias a ella y sus clases de crimen organizado se despertó en mí la curiosidad y el interés por el fenómeno de la piratería marítima. También por su dirección y ayuda en todas las etapas de la tesis y por confiar en mí desde el primer momento. A la Universidad Complutense de Madrid por brindarme la oportunidad de presentar este trabajo. Al Servicio Europeo de Exteriores en Bruselas por la oportunidad de trabajar con ellos y permitirme el acceso a información y documentos muy valiosos para el desarrollo de esta investigación. A la Escuela de Políticas y Derechos de la Universidad de Cardiff por acogerme como investigadora y poner a mi disposición todos los medios disponibles para que este trabajo saliera adelante. Al Doctor Christian Bueger, por ser mi mentor durante mi estancia en Cardiff y confiar en mi trabajo para exponer mis teorías en diferentes seminarios dentro y fuera de Reino Unido. Su pasión contagiosa por el fenómeno de la piratería ha sido todo un ejemplo a seguir.

En el plano personal, tengo que subrayar que esta tesis no hubiera sido posible sin el apoyo incondicional de las personas a las que más quiero en el mundo: mis padres. Sin su ayuda tanto personal como económica no hubiera sido posible la realización de esta tesis. Gracias por tanta paciencia, cariño, apoyo y comprensión, esta tesis es también la recompensa por todos los esfuerzos que habéis hecho para ayudarme a cumplir uno más de mis sueños. Gracias por estar siempre ahí y enseñarme que el trabajo duro siempre trae sus resultados y que todo esfuerzo tienen su recompensa. A mi hermano Juan por estar siempre a mi lado apoyándome, ayudándome y cuidándome. A mi amiga Fátima, por estar conmigo siempre en las buenas, en las malas y en las peores, si tuviera una hermana sin duda sería como tú. A tía Ana por escucharme siempre y aconsejarme aun sabiendo

que terminaré haciendo lo primero que se me ocurra. A Elena, Irene, Jesús, Patricia, Lucía, Nacho, Marta, Cristina y todos mis amigos de España, Cardiff y Bruselas, gracias por los ratos compartidos y por escuchar mis “historias de piratas”.

Por último, pero no por eso menos importante quiero agradecer también este trabajo a aquellas personas que ya no están pero a las que he tenido siempre muy presentes: a mis abuelos y abuelas que habrían estado muy orgullosos de mí ya no solo por haber concluido mi tesis doctoral sino por haber estudiado y viajado por diferentes partes del mundo aprendiendo cosas nuevas en cada uno de esos lugares. A Liam Sturgess, por ser mi familia durante mi estancia en Cardiff y enseñarme muchas lecciones pese a su juventud: “you should follow your heart and should do whatever you feel is right for you, not what others expect of you”, y así ha sido, sus ánimos y su eterna sonrisa siempre estarán conmigo y también han formado parte importante de este trabajo.

A todos vosotros de corazón, muchísimas gracias.

## ÍNDICE

### INTRODUCCIÓN: CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

I.	Relevancia y motivación del tema investigado e identificación del objeto de investigación.....	17
II.	Metodología.....	23
	A. Niveles de análisis.....	23
	B. Delimitación temporal.....	24
	C. Hipótesis de trabajo y objetivos.....	25
	D. Métodos y técnicas de investigación.....	32
	E. Dificultades encontradas durante el desarrollo de la investigación.....	34
	F. Fuentes Documentales.....	36
	G. Estructura de la Tesis Doctoral.....	37

### PRIMERA PARTE: DELIMITACIONES CONCEPTUALES

<b>CAPÍTULO 1. EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA: UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.</b> .....	43
1.1. Piratería versus robo a mano armada.....	44
1.2. La piratería en el Estrecho de Malaca, en el Cuerno de África y en el Golfo de Guinea.....	51
1.3. Concepto de Estado fallido-Mar fallido.....	58

## SEGUNDA PARTE: ANÁLISIS REGIONAL DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA: EL ESTRECHO DE MALACA, EL CUERNO DE ÁFRICA Y EL GOLFO DE GUINEA.

<b>CAPÍTULO 2. PIRATERÍA EN EL ESTRECHO DE MALACA.</b>	<b>71</b>
2.1. Indonesia: situación geográfica y política.	73
2.1.1. La primera experiencia democrática de 1950 a 1957.	75
2.1.2. Democracia Guiada (1957-1965).	79
2.1.3. El Nuevo Orden y el Gobierno de Suharto (1965-1998).	84
A) Primeros Años del Gobierno de Suharto.	84
B) El “Nuevo Orden” (1976-1989).	88
C) Crisis y colapso del “Nuevo Orden”. Fin de la era de Suharto (1989-1998).	91
2.1.4. Nueva era en la política de Indonesia (1998-actualidad).	96
2.2. Causas de la piratería en el Estrecho de Malaca.	102
2.3. Grupos de Piratas que operan en el Estrecho de Malaca.	110
2.3.1. Los piratas del Sur del Estrecho de Malaca. El archipiélago de Riau.	113
2.3.2. Los piratas del Norte del Estrecho de Malaca. La región de Aceh.	116
2.4. Tipos de ataques.	119
2.5. Acciones Antipiratería en el Estrecho de Malaca.	123
2.5.1. Acciones unilaterales en el Estrecho de Malaca.	125
2.5.2. Cooperación regional en la lucha contra la piratería en el Estrecho de Malaca.	129
A) Operación Malsindo (Malacca Strait Patrol-MSSP).	131
B) Operación Eyes in the Sky (EiS’s).	132

C) Malacca Strait Patrols (MSP).....	133
D) Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).....	133
E) Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).....	137
2.5.3. Cooperación internacional en la lucha contra la piratería en el Estrecho de Malaca. Estados Unidos y Japón.....	141
<b>CAPÍTULO 3. SOMALIA: SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA.....</b>	<b>145</b>
3.1 Desarrollo político de Somalia hasta la caída del presidente Siad Barre (1960-1991).....	149
3.1.2. Surgimiento de Somalilandia y Puntlandia.....	152
3.1.3. Otras regiones Independientes de Somalia: el caso de Galmudug.....	154
3.2. Desarrollo político de Somalia tras la caída del presidente Siad Barre (1991-2011).....	155
3.3. La piratería en el cuerno de África.....	161
3.3.1. Causas de la piratería en el Cuerno de África.....	164
3.4. Los grupos de piratas somalíes.....	168
3.5. Modus operandi: Secuestro, negociación y pago del rescate.....	174
3.6. Intervención Internacional contra la piratería en el Cuerno de África.....	182
3.6.1. La aplicación de las leyes internacionales en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África.....	183
3.6.2. Resoluciones del Consejo General de Naciones Unidas sobre piratería en Somalia.....	190
3.7. Zona de actuación de las Fuerzas Internacionales en su lucha contra la piratería en el Cuerno de África.....	199
3.8. Acciones antipiratería en el Cuerno de África lideradas por la OTAN.....	202
3.9. Acciones antipiratería en el Cuerno de África desempeñadas por la Unión Europea.....	203
3.9.1. EUNAVFOR-Operación Atalanta.....	203
A) Objetivos de la Operación Atalanta.....	205
B) Contribución española a la Operación.....	208



3.9.2. EU Training Mission Somalia.....	210
3.9.3. Proyecto MARSIC, Proyecto CRIMARIO y Programa MASE....	213
3.9.4. EUCAP Nestor.....	215
3.10. Otras Fuerzas Internacionales que operan en la zona.....	217
3.11. Coordinación de Fuerzas Internacionales en la zona.....	220
3.12. Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las costas de Somalia.....	223
3.13. Medidas regionales en la lucha contra la piratería.....	228
3.14. Propuestas Lang para la erradicación de la piratería en el Cuerno de África.....	232
<b>CAPÍTULO 4. EL GOLFO DE GUINEA: EL FENÓMENO PARTICULAR DE NIGERIA.....</b>	<b>237</b>
4.1 Nigeria: Situación Geográfica y Política.....	239
4.1.1. Periodo colonial.....	242
4.1.2. Independencia de Nigeria: La primera República (1960-1966)....	247
4.1.3. Golpe de Estado de 1966.....	249
4.1.4. La Guerra de Biafra (1967-1970).....	252
4.1.5. Gobiernos militares durante la posguerra (1970-1979).....	255
4.1.6. La Segunda República (1979-1983).....	257
4.1.7. Una nueva era militar (1983-1998).....	258
4.1.8. Cuarta República (1999-Actualidad).....	261
4.2. La piratería nigeriana.....	267
4.3. Causas de la piratería en Nigeria.....	273
4.4. Los piratas nigerianos: Evolución y Modus Operandi.....	277
4.5. Acciones Antipiratería en Nigeria.....	281
4.5.1. Medidas antipiratería a nivel nacional: Operación Pulo Shield y Operación Prosperity.....	281
4.5.2. Cooperación regional e interregional en la lucha contra la piratería en Nigeria.....	287
5.5.2.1. El Código de Conducta de Yaoundé.....	291

**TERCERA PARTE: EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA EN  
PERSPECTIVA COMPARADA.**

<b>CAPÍTULO 5. RESPUESTA A LA PIRATERÍA: ¿UN MODELO ÚNICO O DIFERENCIADO?.....</b>	<b>301</b>
<b>CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES. ....</b>	<b>317</b>
<b>CONCLUSIONES EN INGLÉS. ....</b>	<b>325</b>
<b>SUMMARY. ....</b>	<b>333</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS. ....</b>	<b>345</b>

## **ÍNDICE DE FIGURAS.**

- Figura 1: Esquema de Hipótesis y Objetivos de la investigación.
- Figura 2: Localización de ataques e intentos de ataques. Enero-Diciembre, 2007-2015.
- Figura3: Principales registros de piratería en 2011.
- Figura 4: Principales registros de piratería en 2012.
- Figura 5: Principales registros de piratería en 2013.
- Figura 6: Principales registros de piratería en 2014.
- Figura 7: Principales registros de piratería en 2015
- Figura 8: Mapa del archipiélago de Indonesia.
- Figura 9: Mapa de Estrecho de Malaca.
- Figura 10: Índice de percepción de corrupción en los países litorales del Estrecho de Malaca.
- Figura 11: Zonas desde las que se lanzan ataques pirata en el Estrecho de Malaca.
- Figura 12: Ataques e intentos de ataque perpetrados en el Estrecho de Malaca (2003-2016).
- Figura 13: Mapa de Somalia.
- Figura 14: Regiones independientes de Somalia.
- Figura 15: Ataques e intentos de ataque piratas perpetrados en Somalia (2005-2009).
- Figura 16: Zonas de actuación de los distintos grupos de piratas somalíes.
- Figura 17: Ataques e intentos de ataque perpetrados en el Golfo de Adén y Somalia (2008-2016).
- Figura 18: Corredor Internacional Recomendado.
- Figura 19: Alcance de los ataques perpetrados por piratas somalíes.
- Figura 20: Gráfica de ataques piratas realizados en Somalia durante el año 2010.
- Figura 21: Gráfica de ataques piratas realizados en el Golfo de Adén durante el año 2010.
- Figura 22: Mapa del Golfo de Guinea.

- Figura 23: Mapa de Nigeria.
- Figura 24: Evolución del voto por regiones en las elecciones de 2011 para los candidatos Jonathan, Buhari y Nuhu Ribadu
- Figura 25: Localización de ataques e intentos de ataques en el Golfo de Guinea. Enero-diciembre, 2007-2016.
- Figura 26: Ataques e intentos de ataque perpetrados por piratas en Benín, Togo y Nigeria, 2007-2015.
- Figura 27: Zonas de Actuación del espacio marítimo del Golfo de Guinea.
- Figura 28: Niveles de cooperación regional e interregional en materia de seguridad marítima a partir de la firma del Código de Conducta de Yaoundé.
- Figura 29: Índice de Percepción de Corrupción en Indonesia, Nigeria y Somalia.
- Figura 30: Índice de Fragilidad Estatal 2016.

## ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

**ABRI:** Fuerzas Armadas de la República de Indonesia. (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia).

**AIS:** Sistema de identificación automática.

**AMISOM:** Misión de la Unión Africana en Somalia.

**ANLS:** Alianza para una Nueva Liberación de Somalia.

**ANLS-A:** Alianza para una Nueva Liberación de Somalia – Asmara

**ANLS-Y:** Alianza para una Nueva Liberación de Somalia –Yibuti.

**ASEAN:** Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.

**ASSeTs:** Accompanying Sea Security Teams.

**ASWJ:** Ahl as-Sunna wal-Jama'a. (Grupo islámico moderado).

**AG:** Action Group.

**AFRICOM:** Mando África de Estados Unidos.

**BTC:** Bihanga Training Centre.

**CEDEAO:** Comunidad Económica de los Estados de África Occidental.

**CEEAC:** Comunidad Económica de los Estados de África Central.

**CGPCS:** El Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia.

**CGG:** Comisión del Golfo de Guinea

**CMC:** Centro Multinacional de Coordinación.

**CMI:** Crisis Management Institute.

**Programa CMR:** Critical Maritime Routes Programme.

**CNS:** Chief of Naval Staff.

**CRIMARIO:** Critical Maritime Routes in the Indian Ocean.

**CSU:** Congreso Somalí Unido.

**CUS:** Congreso Unificado Somalí.

**DCoC:** Djibouti Code of Conduct.

**ECCAS:** Economic Community of Central African States.

**ECOWAS:** Economic Community of West African States.

**EiS's:** Eyes in the Sky operation.

**EUCAP Nestor:** Misión de la Unión Europea para la construcción de capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África y el Océano Índico.

**EU NAVCO:** Célula de coordinación naval de la Unión Europea.

**EU-NAVFOR:** Fuerza Naval de la Unión Europea.

**EUTM Somalia:** European Training Mission Somalia.

**FFP:** The Fund For Peace.

**FMI:** Fondo Monetario Internacional.

**GAM:** Gerakam Aceh Merdeka. (Movimiento por la Independencia de Aceh).

**GFT:** Gobierno Federal Transitorio.

**GGC:** Comisión del Golfo de Guinea.

**GGESS:** Gulf of Guinea Energy Security Strategy.

**GWVSA:** Global West Vessel Specialist Agency Ltd.

**ICC:** Cámara Internacional de Comercio.

**ICMI:** Unión de los intelectuales Musulmanes de toda Indonesia.

**IDH:** Índice de Desarrollo Humano.

**IDSS:** Instituto de Defensa y Estudios Estratégicos de Singapur.

**IEG:** Intelligence Exchange Group.

**IFN:** Information Network System.

**IMB:** International Maritime Bureau.

**IMB PRC:** The IMB Piracy Reporting Centre.

**IMF:** International Monetary Fund.

**INTERPOL:** Organización Internacional de Policía Criminal.

**IRTC:** Corredor Internacional Recomendado.

**ISC:** Information Sharing Centre.

**Ji:** Jemaah Islamiyah. (Grupo terrorista islámico que actúa en el Sudeste Asiático).

**MARSIC:** Maritime Security and safety through Information sharing and Capacity building

**MASE:** Regional Maritime Security Programme.

**MEND:** Movement for the Emancipation of Niger Delta.

**MIMA:** Malaysian Institute of Maritime Affairs.

**MMEA:** Malaysian Maritime Enforcement Agency.

**MNS:** Movimiento Nacional Somalí.

**MOSOP:** Movement for the Survival of the Ogoni People.

**MPS:** Movimiento Patriótico Somalí.

**MSA:** Maritime Situational Awareness. Conocimiento del Entorno Marino.

**MSP:** Malacca Strait Patrols.

**MSP-IS:** Malacca Strait Patrols Information System.

**MSSP:** Malacca Strait Sea Patrol.

**NCNC:** National Council of Nigerian Citizens.

**NDDC:** Niger Delta Development Commission.

**NDLF:** The Niger Delta Liberation Front.

**NDPVF:** Niger Delta People's Volunteer Force.

**NDV:** Niger Delta Vigilante.

**NEPU:** Northern Elements Progressive Union.

**NGRC:** National Governance and Reconciliation Commission.

**NIMASA:** Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

**NIWA:** National Inland Waterways Authority.

**NNA:** Nigerian National Alliance.

**NNDP:** Nigerian National Democratic Party.

**NNOC:** Nigerian National Oil Company.

**NNPC:** Nigerian National Petroleum Corporation.

**NPA:** Nigerian Ports Authority.

**NPC:** Northern People's Congress.

**NPCR:** Political Reform Conference.

**NPN:** National Party of Nigeria.

**NPP:** Nigerian People's Party.

**NVCG:** Los Guardacostas Voluntarios Nacionales.

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**ONSA:** Office of the National Security Adviser.

**ONU:** Organización de Naciones Unidas.

**ONUSOM:** Operación de las Naciones Unidas en Somalia.

**OPEP:** Organización de Países Exportadores de Petróleo.

**PACOM:** Fuerzas estadounidenses del Comando del Pacífico.

**PDIP:** Indonesian Democracy Party of Struggle.

**PDP:** People's Democratic Party.

**PESC:** Política Exterior y de Seguridad Común.

**PFT:** Parlamento Federal de Transición.

**PKI:** Partido Comunista de Indonesia.

**PNI:** Partido Nacionalista Indonesio.

**PNUD:** Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

**PPP:** Public Private Partnerships.

**PRRI:** Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia. (Gobierno revolucionario de la República de Indonesia).

**PSI:** Partido Socialista de Indonesia.

**RAE:** Real Academia de la Lengua Española.

**ReCAAP:** Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ship in Asia.

**RMCB:** Construcción de Capacidades Marítimas Regionales en el Cuerno de África.

**RMSI:** Iniciativa Regional de Seguridad Marítima.

**SFG:** Somali Federal Government.



**SHADE:** Shared Awareness and Deconfliction.

**SOMTC:** Senior Officials Meeting on Transnational Crime.

**SUA:** Seguridad de la Navegación Marítima.

**SWP:** Stiftung Wissenschaft und Politik. (Instituto Alemán para Asuntos Internacionales y de Seguridad).

**UE:** Unión Europea.

**UN:** Nahdatul Ulama. (Partido Indonesio de corte islamista).

**UNCLOS:** Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

**UNOD:** Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

**UPGA:** United Progressive Grand Alliance.

**UPN:** United Party of Nigeria

**URSS:** Unión Soviética.

**UTI:** Unión de Tribunales Islámicos.

**VHF:** Very High Frequency.

**WFP:** Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas.

## RESUMEN

Esta investigación va a centrarse en el fenómeno de la piratería marítima en su forma más contemporánea, la que ha surgido de países desestructurados, con problemas económicos y políticos y que en un mundo tan globalizado como el actual supone una amenaza a nivel regional e internacional. Teniendo esto en cuenta, el fin de la investigación es el de comparar el fenómeno de la piratería en las áreas más afectadas del planeta para así poder establecer las causas comunes y, por tanto, las principales características del fenómeno. Para ello, hemos elegido las tres zonas más afectadas: el Estrecho de Malaca, las aguas del Cuerno de África y el Golfo de Guinea. Al ser zonas muy extensas, nos hemos centrado a su vez en aquellos países que se ven directamente más afectados por ser el foco de procedencia de los piratas: Indonesia, Somalia y Nigeria.

Por tanto, la importancia de analizar el fenómeno de la piratería marítima responde a una serie de razones. En primer lugar, establecer cuáles son las características generales que se generan en una zona para que la piratería marítima se convierta en una actividad habitual, puesto que en el mundo hay diferentes rutas comerciales pero no en todas ellas se producen ataques piratas. En segundo lugar, comprobar si las acciones de lucha contra la piratería que están obteniendo resultados positivos en algunas regiones pueden extrapolarse a otras con resultados similares. En tercer lugar, el proceso de globalización ha provocado que los actos piratas tengan una repercusión internacional por lo que las grandes potencias occidentales están dando mucha importancia a la lucha contra la piratería, es por eso por lo que también se pretende establecer cuál es el ámbito de actuación de estas potencias y los intereses estratégicos que encierran estas acciones. En cuarto lugar, y debido al incremento de los ataques piratas en las costas nigerianas, resulta interesante investigar las características particulares de este fenómeno, comprobar si se puede confirmar un desplazamiento del problema de la piratería del Cuerno de África al Golfo de Guinea o si las lecciones aprendidas en casos anteriores pueden servir para evitar el desbordamiento del fenómeno.

Para esta investigación se ha considerado como elemento de gran importancia la realización de un profundo análisis de la situación política, económica y social de los países afectados más directamente por la piratería, que en este caso serían Indonesia, Somalia y Nigeria. Esto permitirá tener en cuenta bajo qué condiciones se desarrolla esta actividad ilícita, así como observar cuáles son las causas comunes en el desarrollo del

fenómeno y cuáles las diferencias, ambas ayudarán a determinar si son un fenómeno idéntico o bien si las diferencias son tan abundantes que deberíamos establecer fenómenos diferenciados según la región en la que se desarrolle la actividad. También se ha prestado especial atención a las acciones de lucha contra la piratería que se están desarrollando a nivel nacional, regional e internacional para así comprobar el alcance de la ayuda internacional y el grado de compromiso de las regiones afectadas. Para eso, se ha incluido el análisis de todas las acciones antipiratería que se están llevando a cabo en las zonas afectadas y que pueden ser la clave para eliminar este fenómeno.

**Palabras Clave:** Piratería marítima, Estrecho de Malaca, Golfo de Adén, Golfo de Guinea, Indonesia, Somalia, Nigeria, seguridad marítima, seguridad internacional.

## **ABSTRACT**

This research will focus on maritime piracy in its more contemporary form: that which has risen from failing states with economic and political problems and that in today's globalized world poses a threat at both regional and international level. Taking this into account, the purpose of this research is to compare the phenomenon of piracy in the most affected areas of the world in order to establish its common causes and; therefore, its main characteristics. To do this, the three parts of the planet where more pirate attacks are registered have been chosen: the Straits of Malacca, the Horn of Africa waters and the Gulf of Guinea. As they are very vast areas, the research has focused on those countries most affected as they are considered to be the pirates' source of origin: Indonesia, Somalia and Nigeria.

Therefore, the importance of analyzing the phenomenon of maritime piracy is due to a number of reasons. Firstly, since there are many trade routes in the world but not all of them suffer from pirate attacks, it is necessary to determine those general features from certain areas which may cause maritime piracy to become a common activity. Secondly, the thesis aims at confirming whether those counter-piracy actions which have resulted to be successful in certain regions can be extrapolated to others obtaining similar results. Thirdly, due to globalization pirate acts have an international impact so the great occidental powers are given great prominence to the fight against piracy; therefore, the research also aims at determining the scope of action of these powers and the strategic interest which may be hidden behind their actions. Fourthly, because of the increasing number of pirate attacks off the coast of Nigeria, it is interesting to investigate the particular features of this phenomenon and to check whether we can talk about a displacement of the problem of piracy from the Horn of Africa to the Gulf of Guinea or the lessons learned from former cases may be useful to avoid an outpouring of the phenomenon.

This research has contemplated as an element of great importance an in-depth analysis of the political, economic and social situation of the countries most affected by piracy (in this case Indonesia, Somalia and Nigeria). This will make it possible to consider under what conditions this illicit activity is developed, as well as to observe which the common causes and the differences in the development of the phenomenon are. Both will help to determine whether they are an identical phenomenon or there are enough differences so

as to look at them as different phenomenon depending on the region where the activity is developed. Special attention is also given to the counter-piracy actions which are being carried out at national, regional and international level to check the scope of the international help and the level of commitment of the affected regions. To do this, the thesis includes an analysis of all the counter-piracy actions undertaken in the affected areas which can be the key to eliminate this phenomenon.

**Keywords:** Maritime piracy, Strait of Malacca, Gulf of Aden, Gulf of Guinea, Indonesia, Somalia, Nigeria, Maritime Security, International Security.

## INTRODUCCIÓN: CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

### **I. Relevancia y motivación de la investigación e identificación del objeto de estudio.**

Realizar una investigación sobre el fenómeno de la piratería marítima supone todo un reto debido a la complejidad que el fenómeno encierra en sí mismo. La piratería marítima no es algo nuevo, existen documentos que recogen que el emperador Julio Cesar fue secuestrado por un grupo de piratas. Nos encontramos, por tanto, ante un fenómeno muy antiguo que ha ido evolucionando y que desde tiempos remotos ha supuesto un desafío para las grandes potencias ya que suponía un importante golpe para sus intereses económicos y comerciales.

En esta investigación fijaremos nuestro análisis en la forma más contemporánea de la piratería marítima, esa que ha surgido de países desestructurados, con importantes problemas políticos y económicos y que en un mundo tan global como el actual ha llegado a suponer una amenaza no sólo para la región donde el fenómeno se desarrolla, sino a nivel internacional, por la afectación que supone para las economías de los países que lo sufren. A pesar de la amenaza que esta actividad ilegal supone, la piratería no ocupa un espacio relevante en las agendas políticas de las regiones directamente más afectadas por lo que ha sido necesario que la sociedad internacional intervenga de una u otra manera para tratar de controlar una actividad que en algunas zonas, como en el Cuerno de África, estaba empezando a ser crítica. Por tanto, el fin de esta investigación es el de analizar y comparar el fenómeno de la piratería en las regiones del planeta más afectadas para así poder establecer las causas comunes en todas ellas y establecer las principales características causantes del fenómeno. Para ello, y basándonos en los datos del International Maritime Bureau (IMB), elegiremos las tres zonas donde se producen más ataques piratas en el mundo: el Estrecho de Malaca, las aguas del Cuerno de África y el Golfo de Guinea. Como todas ellas son zonas muy extensas y bañan las costas de diferentes Estados, hemos centrado nuestro análisis en aquellos países que se ven afectados directamente tanto por la procedencia de los piratas como por las actividades

ilegales que comenten. En este sentido, haremos un análisis exhaustivo de Indonesia, Somalia y Nigeria.

Por tanto, la importancia de analizar el fenómeno de la piratería marítima responde a una serie de razones, siendo la principal la de establecer cuáles son las características generales que se generan en una zona para que la piratería marítima se convierta en una actividad habitual. En el mundo hay diferentes rutas marítimas comerciales y no en todas ellas operan piratas, por ejemplo: el Estrecho de Ormuz, importante zona de paso para el comercio, especialmente de petróleo que limita con Irán, Omán y los Emiratos Árabes Unidos, constituye una importante ruta comercial por lo que el paso de barcos por sus aguas es también muy elevado. Aquí la piratería no cuenta con una aceptación cultural, a pesar de que haya sido guarida de piratas hasta el siglo XIX, por tanto consideramos como punto de partida que deben darse una serie de circunstancias propias que propicien el desarrollo de la actividad ilegal.

En este estrecho, aunque sí que existe “la oportunidad” porque constituye una importante ruta marítima comercial por donde el paso de barcos es considerable, la piratería no cuenta con una aceptación cultural, a pesar de que haya sido guarida de piratas hasta el siglo XIX. Los gobiernos de esos Estados suelen aplicar leyes muy estrictas, los tres se rigen por la “sharia”, cuentan con gobiernos más o menos estables y en el caso de Emiratos Árabes Unidos y Omán los niveles de pobreza no son muy elevados. Por tanto, al no cumplir todas y cada una de las cinco características que hemos considerado indispensables para que se produzca el fenómeno, vemos que no existe riesgo de que la piratería se desarrolle en esa zona de manera significativa.

La segunda motivación para abordar el fenómeno hace referencia a las acciones antipiratería que se están llevando a cabo en las diferentes regiones objeto de estudio. A este respecto, observamos que la lucha contra la piratería que se está llevando a cabo en el Estrecho de Malaca está teniendo unos resultados muy efectivos, por tanto queremos comprobar si sería posible desarrollar tareas similares en el resto de regiones con resultados similares.

La tercera motivación está directamente relacionada con la segunda y responde a la importancia que las grandes potencias occidentales están dando a la lucha contra la piratería en estas tres zonas, especialmente la Unión Europea (UE) y Estados Unidos. Los problemas de seguridad e inestabilidad de estos Estados origen de piratas están ligados a

la seguridad marítima en un contexto global. La emergencia de una piratería concebida como un negocio muestra que la fragilidad de los Estados y los conflictos regionales no pueden entenderse ni desligarse del sistema internacional porque tal y como veremos a lo largo del trabajo las consecuencias de la piratería repercuten globalmente y suponen un desafío a nivel internacional en la medida en que están involucrados no solo Estados, sino también actores ilegales no estatales. Así lo expresa también el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en su Resolución 1816 (2008) para el caso concreto de Somalia, en la que señala que *“los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques en las aguas territoriales de Somalia y en alta mar frente a la costa de Somalia agravan la situación de Somalia, que sigue constituyendo una amenaza para la paz y la seguridad internacionales en la región”*<sup>1</sup>. Por tanto, con nuestra investigación pretendemos también establecer cuál es el ámbito de actuación de estas potencias internacionales así como los intereses estratégicos que encierran estas acciones y hasta donde les está permitido llegar con sus acciones.

La cuarta motivación bajo la que se sustenta esta tesis está enfocada en el fenómeno de la piratería en las costas nigerianas. Hasta hace un par de años, las aguas del Índico eran las que registraban un mayor número de ataques piratas en el continente africano. A partir del año 2012, se produjo un cambio y a medida que se producía un descenso del fenómeno en las aguas del Índico se producía un aumento en las aguas del Golfo de Guinea, especialmente frente a las costas nigerianas que hizo cuestionarse la posibilidad de un posible desplazamiento del fenómeno desde África occidental a la parte oriental. Según indica Moral: *“el descenso de la actividad en las costas índicas de África ha coincidido con el rápido incremento de la piratería en el Índico oriental, y con una mayor presencia de piratas en las costas de África occidental”*<sup>2</sup>. Por tanto, nos interesaba investigar cuáles eran las características particulares de este fenómeno para que en las aguas nigerianas se esté produciendo este incremento del número de ataques, también si realmente podemos

---

<sup>1</sup> Resolución del Consejo de Seguridad de la ONU 1816 (2008). Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton2.pdf> (Consultado el 14 de noviembre de 2011).

<sup>2</sup> MORAL, Pablo. “La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 23 de abril de 2015, p. 10. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEO42-2015\\_Pirateria\\_PabloMoral.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf). (Consultado el 8 de agosto de 2016).



hablar de un desplazamiento del problema y si el fenómeno podría llegar a las dimensiones que alcanzó en Somalia en los años 2010 y 2011 o, sí por el contrario, se podrían tomar medidas teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de casos anteriores para evitar el desbordamiento del fenómeno.

Desde tiempos remotos la piratería marítima ha supuesto un problema para la sociedad internacional. Hay que tener en cuenta que la piratería se desarrolla en zonas comerciales, puntos estratégicos que unen los mercados orientales y occidentales, característica que se acentúa aún más en la piratería del siglo XXI debido a la globalización. De ahí que la piratería marítima no sea sólo un problema que repercute en los países de donde proceden los piratas, sino que se convierte en un problema global que preocupa especialmente a las grandes potencias como la Unión Europea o Estados Unidos al considerar que los ataques a pesqueros y barcos comerciales constituye un atentado contra sus intereses. A esto hay que añadir también el resto de actividades ilícitas que se esconden tras la piratería como el blanqueo de capitales, el tráfico de personas y armas y la financiación de grupos armados. Teniendo en cuenta esta idea, es fácil pensar que combatir la piratería marítima debería ser un asunto que concierne a la sociedad internacional en su conjunto y no sólo a los países afectados más directamente, es decir, aquellos de donde proceden los piratas y desde donde planean y lanzan sus ataques. Pero es precisamente en este punto donde nos encontramos con los principales problemas jurídicos que encierra el término “piratería marítima” y que está a su vez relacionado con el modo de combatirla. Tanto es así, que dedicaremos un capítulo de nuestra tesis a analizar el término y de este modo explicar por qué la actuación internacional se ve tan limitada a la hora de luchar contra la piratería.

A grandes rasgos debemos destacar que según la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) al hablar de piratería nos estaríamos refiriendo a:<sup>3</sup>

- a) *“Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
  - i) *Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*

---

<sup>3</sup> Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982, Artículo 101, p. 68. Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf) (Consultado el 14 de enero de 2011).

*ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*

*b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*

*Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.*

Teniendo en cuenta ésta definición, sólo podrían considerarse actos piratas aquellos que ocurren en aguas internacionales, quedando excluidos los actos que ocurren dentro de las aguas territoriales a los que se les denomina “atraco a mano armada” y que aun teniendo las mismas consecuencias que los ataques piratas serían considerados de diferente manera, especialmente a la hora de establecer penas al delito. A esto hay que sumar, que según los datos aportados por el International Maritime Bureau, muchos de los ataques piratas ocurren dentro de aguas territoriales o incluso dentro de los puertos lo que no quiere decir que las consecuencias y los daños sean menores.

El hecho de que a partir de 2008 los ataques piratas en el Océano Índico se estuvieran incrementando a gran velocidad y la ambigüedad en la definición del término supusiera un problema a la hora de perseguir el delito motivó en 2009 que la Organización Marítima Internacional (OMI) introdujera a través de la resolución A. 1025 (26) del “Código de Prácticas para la investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada contra Barcos” el término “robo a mano armada perpetrado contra buques”. A partir de ahí el robo a mano armada en el mar también estaría considerado un acto de piratería.

Si bien al incluir el robo a mano armada dentro de los actos de piratería solventa parte del problema a la hora de juzgar el delito de piratería, no ocurre lo mismo con la actuación de la sociedad internacional para combatirla porque mientras los ataques perpetrados en aguas internacionales pueden considerarse un problema de todo aquél que esté dispuesto a resolverlo al carecer de jurisdicción las aguas internacionales, no ocurre lo mismo con los ataques acontecidos dentro de aguas territoriales de un Estado donde las potencias internacionales no pueden actuar pues corresponde a los países implicados tomar medidas a pesar de que en la mayoría de las ocasiones no se pueden aplicar, debido a la falta de interés o de recursos.

Para nuestra investigación hemos considerado como elemento de gran importancia realizar un profundo análisis de la situación política, económica y social de los países afectados más directamente por la piratería, que en nuestro caso serían Indonesia, Somalia y Nigeria. Esto nos permitirá tener en cuenta bajo qué condiciones se desarrolla esta actividad ilícita, así como ver cuáles son las causas comunes en el desarrollo del fenómeno y cuáles las diferencias, ambas permitirían determinar si son un fenómeno idéntico o bien si las diferencias son tan abundantes que deberíamos establecer fenómenos diferenciados según la región en la que se desarrolle la actividad. También hemos querido prestar especial atención a las acciones de lucha contra la piratería que se están desarrollando a nivel nacional, regional e internacional para así comprobar el alcance que la ayuda internacional y el grado de compromiso de las regiones afectadas. Para eso, hemos incluido el análisis de todas las acciones antipiratería que se están llevando a cabo en las zonas afectadas y que suponen la clave para eliminar el problema.

Ibáñez establece tres tipos de aproximación al fenómeno de la piratería<sup>4</sup>:

- A través de las Organizaciones Internacionales y Regionales tanto públicas como privadas y que se dirigen especialmente a la recopilación de datos, el estudio de los diferentes tipos de ataque y la proposición de recomendaciones para la navegación.

- A través de los Medios de Comunicación, esta aproximación suele coincidir cada vez que se produce un incidente de gran envergadura o que suponga un interés importante para un país en concreto. Destacan por la falta de rigor en los análisis y la escasez de datos contrastados y rigurosos. Es una aproximación enfocada al sensacionalismo.

- Aproximación de carácter científico entre las que encontramos aproximaciones de carácter histórico, evolución de la piratería, causas y consecuencias de la piratería, limitaciones jurídicas a la hora de combatirla, análisis de las misiones de lucha contra la piratería, etcétera. Nuestra investigación pertenecería a este tipo y aporta como novedad la comparación del fenómeno en tres de las áreas del planeta más castigadas por el mismo. A este respecto hemos encontrado publicaciones tanto en español como en inglés de autores que han comparado la piratería en el sudeste asiático con la piratería en Somalia

---

<sup>4</sup> IBÁÑEZ, Fernando. (2011). La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: El caso de Somalia (tesis doctoral). Universidad de Zaragoza, p. 36. Disponible en: [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf.pdf) (Consultado el 4 de septiembre de 2016).

como el documento que en noviembre de 2008 publicaron Sam Bateman and Joshua Ho que lleva por título *Somalia-Type Piracy: Why it will not happen in Southeast Asia* o el que publicaron Philip John Mayne del Departamento de Políticas y estudios internacionales de la Universidad de Hull en Reino Unido, en abril de 2013, titulado *Comparing the Counter Piracy Operations within the Straits of Malacca and off the Coast of Somalia and the Gulf of Aden: Have the lessons learned through a successful campaign in the Straits been applied to Somalia?*

En español encontramos también algunos trabajos en los que se compara la piratería de Somalia y la del Golfo de Guinea como hace Samuel Morales en su documento *Contextualizando el fenómeno de la piratería* de junio de 2014 o el de Fernando Ibáñez, de octubre del mismo año, titulado *Inseguridad marítima en el Golfo de Guinea: lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí*. Sin embargo no se ha podido encontrar ningún documento en el que se compare el fenómeno en más de dos regiones a la vez. Es por esto por lo que consideremos la oportunidad de nuestro análisis ante la existencia de un vacío a este respecto. El enfoque de este trabajo implica abordar la piratería no como un hecho aislado, sino como un fenómeno que afecta a diferentes regiones del planeta y que constituye un delito y una amenaza no sólo para las zonas afectadas directamente, sino para la Sociedad Internacional en su conjunto.

## II. Metodología

### A. Niveles de Análisis

Para el establecimiento de los niveles de análisis de esta tesis doctoral, nos hemos basado en la división establecida por el profesor Calduch: la macrointernacionalidad y la microinternacionalidad<sup>5</sup>. De acuerdo con Calduch, el primero de estos niveles “*aborda el análisis de los fenómenos relevantes para la Sociedad Internacional considerada en su conjunto*”<sup>6</sup>, es decir, se observa la Sociedad Internacional, sus diferentes categorías de actores y las diferentes formas de relación entre ellos como un todo, desde una perspectiva

---

<sup>5</sup> CALDUCH CERVERA, Rafael. *Métodos y Técnicas de Investigación Internacional*, Universidad Complutense, Madrid, 1998, p. 75. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Desktop/Apuntes%20Rafael%20Calduch.pdf> (Consultado el 4 de Septiembre de 2016).

<sup>6</sup> *Ibíd.*

global, sistémica. Este nivel aplicado a nuestra investigación supone el estudio de la piratería como un fenómeno internacional con una importante función de cambio del escenario global, especialmente en lo referente a cooperación en seguridad, aunque no sólo, pues esta actividad ilícita puede incidir directamente en el sistema económico internacional y en las estructuras económicas de cada uno de los países afectados.

El segundo nivel, aquel que corresponde a la microinternacionalidad, “*aborda aquellos fenómenos que sólo resultan destacables desde la óptica de un actor internacional o de un reducido número de ellos*”<sup>7</sup>. A este nivel hemos analizado la piratería no como un todo, sino como un caso único de cada región objeto de estudio que implica una serie de cambios y consecuencias que sólo son aplicables a la región de la que ese tipo de piratería es exclusiva.

## **B. Delimitación temporal**

Una vez que hemos establecido los niveles de análisis, vamos a fijar el acotamiento temporal de nuestra investigación con el fin de establecer una división teórica que aporte un mayor rigor científico.

Antes de profundizar en la acotación temporal, cabe decir que ha supuesto una tarea especialmente compleja por el hecho de que la piratería marítima es una práctica muy antigua que se remonta a muchos siglos atrás, especialmente en la zona del sudeste asiático. Del mismo modo hemos considerado que la piratería contemporánea nada tiene que ver con la que se practicaba en la antigüedad y que el interés de nuestra investigación se concentra en la piratería moderna, es decir, en el repunte de ataques piratas que se han producido en los albores del siglo XXI. A esto hay que añadir que el establecimiento del periodo de estudio debe a su vez corresponder con los niveles de análisis anteriormente mencionados, por tanto, siguiendo la clasificación establecida por el profesor Calduch encontramos que la macrointernacionalidad se divide en diferentes etapas<sup>8</sup>: génesis o formación, desarrollo o consolidación y crisis o decadencia y la microinternacionalidad en corto, medio y largo plazo<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Ibíd., p. 76.

<sup>8</sup> Ibíd., p. 82.

<sup>9</sup> Ibíd., p. 86.

Anteriormente hemos señalado que parte de la investigación, concretamente el análisis aislado del fenómeno de la piratería en cada región, se centra en la microinternacionalidad, así pues, según los periodos establecidos por el profesor Calduch nos acogeremos al medio plazo que comprende un lapso de tiempo cercano a una década durante la que tanto las estructuras propias de cada actor internacional, legales e ilegales, como algunos factores internos y externos experimentarán cambios importantes que condicionarán la capacidad de intervención en los asuntos internacionales. Esto aplicado a nuestra investigación conlleva el estudio del fenómeno de la piratería en los albores del siglo XXI, fecha en la que los ataques piratas en las tres zonas señaladas se han ido incrementando y han comenzado a tener consecuencias a nivel internacional. Por otro lado, debemos señalar que aunque el estudio del fenómeno como tal lo hemos enmarcado en el medio plazo, no ha ocurrido lo mismo a la hora de establecer el análisis histórico de los países objeto de estudio, esto se debe a la complejidad política, cultural y económica de Indonesia, Somalia y Nigeria, complejidad que no hubiera sido significativa si se comenzara el análisis histórico en los primeros años del siglo XXI y que nos habría impedido entender en toda su dimensión el fenómeno de la piratería, su origen. Por ese motivo debemos remontarnos al periodo de la descolonización, en el que dichos países comienzan a cobrar identidad propia, afrontando los problemas que conlleva este proceso y a los que dan inapropiadas o nulas respuestas. Sin olvidar que será en esta etapa cuando surjan las estructuras sociales, económicas y políticas que han hecho de los países lo que son hoy en día. En ambos casos, el periodo terminaría en 2016, fecha en la que concluimos nuestra investigación y en la que la piratería continúa suponiendo un problema a nivel local, regional e internacional a pesar de las medidas cooperativas internacionales que se han adoptado.

### **C. Hipótesis de trabajo y objetivos**

#### **Hipótesis de trabajo**

En este epígrafe estableceremos las hipótesis en las que está basada nuestra investigación. A lo largo de este trabajo trataremos de verificar dichas hipótesis bien refutándolas, bien confirmándolas en la parte final de la investigación. Para ello las hemos estructurado siguiendo la clasificación presentada por el profesor Calduch en la que se distingue a las hipótesis según su grado de importancia. De este modo encontramos dos tipos de

hipótesis: hipótesis básicas o fundamentales e hipótesis auxiliares o complementarias<sup>10</sup>. Estas hipótesis están relacionadas con los objetivos que nos hemos propuesto para la investigación. Vamos por tanto a enumerar cuáles son estas hipótesis y sus correspondientes objetivos.

#### A. Hipótesis básica

Nuestra primera hipótesis se basa en la siguiente premisa: la piratería marítima es una consecuencia de la desestructuración e inestabilidad política, económica y social de las zonas afectadas, cuyos orígenes pueden situarse en la época de la colonización y posterior descolonización. Los grandes focos de ataques piratas se producen en importantes rutas comerciales pero no en todas las rutas comerciales se registran ataques piratas, por tanto consideramos que se necesita algo más que “la oportunidad” para que se produzca el fenómeno pirático.

##### A1. Hipótesis auxiliar:

Esto nos hace suponer que existen una serie de características políticas, económicas y sociales comunes en determinadas zonas que son las que propician que el fenómeno se produzca allí y no en otros lugares del planeta donde también se presentaría la oportunidad de atacar barcos. Consideramos que estas características serían: la debilidad y/o inestabilidad estatal, altos niveles de corrupción, pobreza y falta de oportunidades entre una gran parte de la población y una aceptación cultural del delito de la piratería.

#### B. Hipótesis Básica

La situación geoestratégica de las zonas afectadas y las características propias de la piratería que se desarrolla en ella así como su incremento en los últimos años han convertido a la piratería en un problema de ámbito internacional que en el caso de Somalia ha llegado incluso a suponer una amenaza para la paz y estabilidad mundiales. El hecho de que Indonesia y Nigeria sean países con un gobierno consolidado (aunque débil) propicia que la amenaza internacional que supone el delito no alcance la envergadura de la somalí, aunque también suponga una preocupación a nivel internacional.

---

<sup>10</sup> Ibid., p. 39.

### B1. Hipótesis auxiliar

La amenaza para la estabilidad de las zonas afectadas por piratería ha alertado a la sociedad internacional que ha tomado medidas de diferente índole en Indonesia, Somalia y Nigeria, siendo la situación interna de estos países la que marca el alcance de las respuestas internacionales. En el caso de Indonesia y Nigeria esta ayuda internacional se traduce en ayudas económicas para la construcción de capacidades, el entrenamiento de fuerzas de seguridad marítima y la donación de equipos de seguridad marítima. En el caso de Somalia estas medidas se han llevado al máximo a través de la intervención internacional en diferentes misiones como la Operación Atalanta, EUCAP Nestor u Ocean Shield entre otras.

### B2. Hipótesis auxiliar

Debido a los límites jurídicos, tales como la ambigüedad en la definición del delito de piratería, la tipificación del delito y la persecución y arresto de piratas, con los que se encuentra la intervención internacional en la lucha contra la piratería, las acciones a nivel local y regional han cobrado una gran relevancia. Las medidas adoptadas en el Estrecho de Malaca que se centran sobre todo en la cooperación regional, arrojan ya algunos resultados, lo que podría indicar que pueden extrapolarse a otras regiones con resultados similares.

### C. Hipótesis básica

El incremento de ataques piratas en la zona del Golfo de Guinea ha supuesto un aumento de la preocupación a nivel internacional, con el temor de que llegue a alcanzar la magnitud de la piratería que se desarrolló frente a las costas somalíes y, por tanto, que provoque una situación descontrolada que requiera de una nueva intervención internacional para su resolución.

### **Objetivos de la investigación**

Teniendo en cuenta las hipótesis planteadas anteriormente, presentamos los objetivos que pretendemos alcanzar con esta investigación:

-Primer Objetivo: A partir del análisis exhaustivo del fenómeno de la piratería, demostrar que existe una serie de elementos que favorecen la aparición y desarrollo del fenómeno en determinadas áreas del planeta. Esto conlleva a cuestionar si sería posible



anticiparnos a la aparición de nuevos focos de ataques piratas antes de que éstos lleguen a desarrollarse.

- Segundo Objetivo: La sociedad internacional ha sido la encargada de dar la voz de alarma ante la proliferación de ataques piratas pero su intervención en la lucha contra el conflicto se ha visto relegada a un segundo plano, excepto en el caso de Somalia que es un caso excepcional. A través del análisis y la comparación de las acciones internacionales pretendemos analizar su alcance y si sería posible extrapolar su actuación de unos escenarios a otros.

- Tercer Objetivo: En el caso del Estrecho de Malaca la cooperación regional ha supuesto un factor muy importante en la lucha contra la piratería, por tanto, analizando y comparando los diferentes casos podremos demostrar si de tomarse medidas similares en los casos de Somalia y Nigeria funcionarían en el mismo sentido.

- Cuarto Objetivo: Mientras que en el Estrecho de Malaca y en las aguas del Índico, los datos muestran que el número de ataques piratas se ha reducido considerablemente, no ocurre lo mismo en aguas nigerianas donde el número de asaltos ha aumentado en los dos últimos años. Aun así, consideramos que el caso de Nigeria no reúne las características para suponer una amenaza de la envergadura que tomó el caso somalí. Por tanto, nuestro cuarto objetivo es demostrar que el tipo de piratería que se está desarrollando en Nigeria es un fenómeno de dimensiones todavía menores aunque habría que abordarlo con instrumentos de cooperación internacional.

**Figura 1: Esquema de Hipótesis y Objetivos de la investigación.**

HIPÓTESIS A: Piratería marítima como consecuencia de la desestructuración e inestabilidad política, económica y social de las zonas afectadas. Los grandes focos de ataques piratas concentrados en torno a importantes rutas comerciales, aunque no todas las rutas sufren el acoso de piratas.

A1: Existen características políticas, económicas y sociales comunes en determinadas zonas que propician el desarrollo de la piratería marítima.

PRIMER OBJETIVO: Demostrar la existencia una serie de elementos que favorecen la aparición y desarrollo del fenómeno en determinadas áreas del planeta. Esto conduce a cuestionarse si sería posible anticiparnos a la aparición de nuevos focos de ataques piratas antes de que éstos llegaran a desarrollarse.

HIPÓTESIS B: La situación geoestratégica de las zonas afectadas y las características propias de la piratería que se desarrolla en ella así como su incremento en los últimos años han convertido el fenómeno de la piratería en un problema de ámbito internacional

B1: La amenaza para la estabilidad de las zonas afectadas por piratería ha alertado a la sociedad internacional que ya ha comenzado a tomar medidas.

B2: Intervención internacional limitada, de ahí la gran relevancia de acciones a nivel local y regional.

SEGUNDO OBJETIVO: Analizar el alcance de la intervención internacional y la extrapolación de esas acciones a los diferentes escenarios.

TERCER OBJETIVO: Cooperación regional exitosa en el caso del Estrecho de Malaca. Analizar los efectos de ese tipo de cooperación en los casos africanos.

HIPÓTESIS C: El incremento de ataques piratas en la zona del Golfo de Guinea ha supuesto un aumento de la preocupación a nivel internacional, aunque sin alcanzar la magnitud de la piratería del Cuerno de África, pero que sin embargo requiere de la intervención internacional para su resolución.

CUARTO OBJETIVO: demostrar que el tipo de piratería que se está desarrollando en Nigeria es un problema de carácter regional controlable si se comienza a tratar a tiempo teniendo en cuentas las lecciones aprendidas en los casos anteriores.

## **D. Métodos y técnicas de investigación.**

### **Métodos de investigación**

Nuestra investigación forma parte del área de los estudios sobre Seguridad, entendidos estos de forma multidimensional y como un espacio de encuentro multidisciplinar en el que predomina la disciplina de las relaciones internacionales, pero que está asistida por otros campos científicos auxiliares, la historia, la economía, el derecho, la geografía, la estadística. Dentro de esta área de investigación pretendemos abordar la piratería como un problema relacionado con la debilidad estatal, la falta de oportunidades entre amplios segmentos de la población, la corrupción y la aceptación cultural de la actividad pirática por parte de las comunidades locales. Por otro lado, analizando la evolución de la piratería marítima hemos considerado que se trata de una nueva rama del crimen organizado transnacional lo que la convierte en un negocio lucrativo que atenta contra la estabilidad regional y global y que retroalimenta la debilidad de los estados con las repercusiones que esto conlleva para el desarrollo de los mismos. Algunas características como la situación geográfica del fenómeno de la piratería nos indican que el factor geopolítico influye radicalmente en su desarrollo y arraigo por lo que resulta imprescindible establecer con precisión cuáles son las similitudes y las diferencias de un mismo fenómeno en áreas geográficas diferentes.

El método de investigación que vamos a utilizar corresponde al análisis cualitativo y dentro de éste, al análisis descriptivo, analítico y comparativo. De acuerdo con el profesor Calduch, el método descriptivo consiste en realizar *“una exposición narrativa, numérica y/o gráfica, lo más detallada y exhaustiva posible de la realidad que se investiga”*<sup>11</sup>, por tanto, con el empleo de éste método en nuestra investigación pretendemos mostrar la realidad del fenómeno de la piratería de la manera más exhaustiva y precisa posible, a través de los conocimientos adquiridos mediante entrevistas personales a actores directos como Donna Hopkins, presidenta del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a las Costas de Somalia o a expertos en Seguridad Marítima como Joana Mizarela, experta del Servicio Europeo de Acción Exterior. Además, del estudio de la información que han aportado otros autores expertos en la zona o en la materia. Esta exposición de la realidad nos permitirá un acercamiento y un conocimiento preciso del objeto de estudio, lo que equivale a conseguir la finalidad que el método persigue: *“obtener, interpretar y*

---

<sup>11</sup> CALDUCH CERVERA, Rafael. *Op. cit.*, p. 28.

*presentar, con el máximo rigor o exactitud posible, la información sobre una realidad de acuerdo con ciertos criterios previamente establecidos por cada ciencia”<sup>12</sup>.*

El segundo método que utilizaremos en nuestro trabajo de investigación es el analítico que *“parte de la descripción general de una realidad para realizar la distinción, conocimiento y clasificación de los elementos esenciales que forman parte de ella y de las relaciones que mantienen entre sí”<sup>13</sup>*. Por tanto, con el empleo de este método y basándonos en la descripción analizaremos en profundidad las características de las regiones objeto de estudio así como los rasgos comunes y específicos que presenta la piratería en cada zona y las acciones que se están llevando a cabo de forma particular para acabar con ella. De este modo podremos establecer las relaciones de causalidad que se producen en cada caso para su posterior comparación.

A continuación aplicaremos el método comparativo que nos permitirá contrastar los elementos más importantes de nuestras tres realidades investigadas. Basándonos en este método podremos establecer las semejanzas, a las que el profesor Calduch califica como “búsqueda analógica”, y diferencias o “búsqueda diferenciadora”, que existen respecto a nuestro fenómeno objeto de estudio.

Por tanto, con la aplicación de este método habremos comparado las características de la piratería en el Estrecho de Malaca, las aguas del Cuerno de África y las del Golfo de Guinea, habremos visto su evolución, las consecuencias que el fenómeno conlleva tanto en el pasado como en el presente y en el futuro y las diferentes respuestas que se están dando al problema desde diferentes ámbitos. Este método también nos permitirá poder establecer una serie de conclusiones y recomendaciones respecto al desarrollo de la piratería marítima y las diferentes medidas que podrían aplicarse para su reducción y/o erradicación.

### **Técnicas de investigación**

Las técnicas de investigación empleadas en esta tesis se enmarcan dentro de la observación directa e indirecta. Dentro de la investigación directa la técnica utilizada será la entrevista a expertos en materia de piratería y de seguridad marítima. Las técnicas de investigación indirecta incluyen el análisis de diferentes fuentes documentales tales como

---

<sup>12</sup> Ibíd.

<sup>13</sup> Ibíd.

documentación oficial y pública de diferentes organismos como Naciones Unidas, la Unión Europea, el Servicio Europeo de Exteriores (SEAE) o la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) entre otros. Además, se consultarán documentos y artículos escritos por académicos y militares expertos en la materia en estrecha colaboración con importantes universidades, institutos y *think tanks*.

El empleo de la observación directa e indirecta así como la utilización de datos e información presentados tanto por organismos oficiales como por fuentes no oficiales nos permitirá obtener una perspectiva más amplia del fenómeno de la piratería tanto a nivel global como regional.

#### **E. Dificultades encontradas durante el desarrollo de la investigación.**

No podemos dar por concluida la Introducción con todos los elementos que deben plantearse al comienzo de una investigación, sin establecer aquellas dificultades encontradas, los centros de investigación fundamentales, la bibliografía más importante y la estructura definitiva de la Tesis.

Cabe destacar que casi todas las limitaciones encontradas en el desarrollo de esta Tesis Doctoral están relacionadas con la exactitud de los datos o mejor dicho, con la inexactitud de los mismos y la dificultad de encontrar información relevante, especialmente en los temas de seguridad. Si ya de por sí el estudio de aspectos del continente africano en general supone un problema para expertos y estudiosos a la hora de encontrar información fidedigna, en el caso de Somalia el problema se multiplica, debido a las propias características de la zona. En Nigeria, nos encontramos con un problema parecido: el recelo del gobierno nigeriano a compartir cualquier tipo de información referente a su política interior y a materias de seguridad. En este sentido, la información proporcionada contenía datos inexactos que sin duda trataban de favorecer las versiones oficiales de los hechos. El mismo problema que en Nigeria lo encontramos en el caso de Indonesia. De este modo, a la hora de abordar con datos cuantitativos el número de ataques piratas, tomamos la decisión de emplear los datos del ICC-International Maritime Bureau ya que al ser un organismo dedicado expresamente al tema de la piratería entendíamos que sus datos e información eran más veraces que las que pueda ofrecer un artículo de prensa. Por otro lado, hemos contrastado esos datos con los que aporta la OMI al respecto, curiosamente, no coinciden exactamente en el número de ataques piratas en la zona, pero la diferencia es mínima y radica entre uno y tres ataques, como máximo, por lo tanto, no

lo hemos considerado un margen de error lo suficientemente significativo como para que entorpezca las conclusiones.

Otro problema al que nos hemos enfrentado ha sido el de la sobreinformación respecto a la piratería en Somalia que contrasta con la falta de ella en lo que respecta a los casos del Estrecho de Malaca y del Golfo de Guinea. En el caso de Malaca carecemos de información procedente de fuentes nacionales sean del tipo que sean, este hecho obligó a la investigadora a trasladarse a la Universidad de Cardiff en Reino Unido, donde existe un centro de estudios de la piratería en esta región y donde se realizó parte de la investigación. En el caso del Golfo de Guinea y de Nigeria, la búsqueda de información ha supuesto menor dificultad pero sí presenta carencias de información respecto a la somalí.

En los tres casos, el aspecto en el que hemos encontrado una mayor dificultad es en la información referente propiamente a los piratas, sobre todo, en lo que respecta a cuestiones económicas y a su pertenencia a grupos terroristas o armados, aspectos en los que incluso nos hemos encontrado opiniones contradictorias, lo que nos ha supuesto un mayor esfuerzo para discriminar la información y seleccionar la más adecuada, sabiendo que esto ya supone de por sí un sesgo en la investigación. Un ejemplo de estas contradicciones lo hemos encontrado, sobre todo, en lo referente a las relaciones de los piratas somalíes con los terroristas de Al-Shabaab o con los piratas del Estrecho de Malaca y su relación con el Movimiento para la Independencia de Aceh (GAM)<sup>14</sup>, movimiento independentista del Norte de la isla Aceh o en el caso de Nigeria con el MEND (Movimiento de emancipación del Níger). Otras diferencias importantes las hemos encontrado con la cuestión del dinero de los rescates y el reparto del mismo, en el caso de Somalia, porque en los otros dos casos nos ha sido imposible encontrar información específica al respecto.

A pesar de estas dificultades que hemos intentado solventar de la manera más rigurosa posible, hemos realizado un análisis riguroso del fenómeno de la piratería y siempre

---

<sup>14</sup> Gerakan Aceh Merdeka (GAM) Movimiento independentista establecido en octubre de 1976 como el Frente para la liberación Nacional de Aceh-Sumatra (ASNLF) por Hasan di Tiro. La ideología del GAM gira en torno a la liberación nacional, dirigida a conseguir la liberación de Aceh “de todo control político del régimen extranjero de Jakarta”. SCHULZE, Kirsiten E. “*The Free Aceh Movement (GAM). Anatomy of Separatist Organization*”. East-West Center Washington, 2004, p. 6.



manteniéndonos fieles a la naturaleza científica exigida a una investigación de esta magnitud.

## **F. Fuentes Documentales**

A la hora de clasificar las fuentes documentales en las que se ha basado nuestra investigación lo hacemos en función de una primera clasificación: fuentes primarias y fuentes secundarias.

Al hablar de fuentes primarias nos referimos a los documentos oficiales de Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional, la ASEAN, el SEAE, el Ministerio de Defensa, así como a entrevistas directas e información procedente de instituciones estatales como el Ministerio de Defensa, las embajadas, etcétera. Estas fuentes nos aportan información oficial respecto a la evolución política y económica de los países objeto de estudio, de la piratería, de las decisiones que se están tomando a la hora de combatir este fenómeno y de las acciones que se están implementado al respecto.

A las fuentes secundarias corresponden los libros, artículos (tanto académicos como de prensa así como los working papers), información procedente de *think tanks*, bases de datos, documentos en red, videos y conferencias.

La primera de estas fuentes secundarias corresponde a los libros sobre la evolución histórica, política, económica y cultural de Indonesia, Somalia y Nigeria. También nos referimos a los libros sobre el delito de piratería marítima en general y sobre nuestros casos particulares, especialmente sobre piratería en el Estrecho de Malaca y piratería en Somalia. Cabe señalar que hemos encontrado más bibliografía sobre el tema en inglés que en castellano aunque conviene destacar su rigor.

Algo parecido ha ocurrido con los artículos, la segunda de nuestras fuentes secundarias. Destaca un elevado volumen de información en inglés comparado con la que existe en castellano, especialmente en el caso de Nigeria y el Estrecho de Malaca. En el caso de Somalia sí hemos encontrado un amplio abanico de artículos académicos muy valiosos, destacando los del Real Instituto ElCano, o el Instituto Español de Estudios Estratégicos. También hemos consultado artículos periodísticos y videos y reportajes de la BBC pero lo hemos utilizado en menor medida por carecer del rigor científico que nos ofrecen los artículos académicos.

Otro recurso utilizado son las publicaciones de prestigiosos *think tank*, tanto en España como en el extranjero, destacando además de los ya mencionados Real Instituto Elcano, o el Instituto Español de Estudios Estratégicos, otros como el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de Investigación sobre la Paz, la Seguridad y Defensa, el ICC-International Maritime Bureau (ICC-IMB), Chatham House, Ocean Beyond Piracy o el Instituto Alemán para Asuntos Internacionales y de Seguridad SWP (Stiftung Wissenschaft und Politik /German Institute for International and Security Affairs).

Otras dos fuentes muy valiosas para nuestra investigación han sido:

- La entrevista a través de encuentros con miembros del Grupo de Contacto que luchan contra la piratería en Somalia y funcionarios y agentes de la UE que trabajan para el SEAE en materia de seguridad marítima. Estas entrevistas se han realizado a nivel tanto formal como informal. Estas entrevistas han tenido lugar en Reino Unido, donde se realizó la estancia doctoral y en Bélgica donde también se ha desarrollado gran parte de la investigación.
- Conferencias y seminarios sobre piratería que han tenido lugar tanto en España como en el extranjero y en alguno de los cuáles la investigadora ha podido participar como conferenciante, exponiendo diferentes aspectos de la piratería en África. Estas conferencias y seminarios han tenido lugar en Reino Unido, Bélgica y Alemania.

## **G. Estructura de la Tesis Doctoral**

Nuestra investigación está dividida en tres partes, esta división se justifica atendiendo a un orden lógico que facilita la comprensión y el análisis del trabajo.

La primera parte corresponde al primer capítulo y a lo largo de sus epígrafes establecemos una aproximación al concepto de piratería en general, como lo contemplan Naciones Unidas, la OMI y el IMB. A continuación analizamos y distinguimos los conceptos de Estado débil y fallido que como veremos serán de vital importancia en nuestra investigación porque en gran medida será lo que marque la diferencia en las acciones de lucha contra la piratería. Una vez examinadas las generalidades del fenómeno y establecido el escenario conceptual en el que se va desarrollar nuestra investigación pasamos a la segunda parte de nuestra tesis que no es otra que la realización de un análisis exhaustivo de nuestros tres Estados objeto de estudio y la piratería que se desarrolla en su entorno.

Esta segunda parte está a su vez dividida en tres bloques, el segundo, tercer y cuarto capítulo, que corresponden a los tres países en los que encontramos el fenómeno de piratería: Indonesia, Somalia y Nigeria. Hemos elegido ese orden de análisis respondiendo a un orden cronológico respecto a la proliferación de los ataques piratas. De este modo y según los datos aportados por el IMB desde los años 90 fecha a partir de la que hemos podido conseguir datos sobre ataques piratas, el Estrecho de Malaca ha registrado un elevado número de ataques. Le sigue Somalia que hizo saltar las alarmas a partir del año 2008 y, finalmente, Nigeria, nuevo foco de piratería que además va en aumento.

En cada uno de estos países hemos analizado su evolución histórica a partir de la descolonización, deteniéndonos especialmente en su desarrollo político, económico y social, elementos que consideramos clave para el desarrollo y proliferación del delito en las diferentes zonas. Una vez entendida la situación dónde se desarrolla el fenómeno en los tres casos pasamos a la descripción y análisis del fenómeno en sí. En este caso abordamos la evolución de la piratería, dónde se concentran los mayores núcleos de piratas, diferentes grupos de piratas, *modus operandi* y objetivos. Una vez tenemos la radiografía del problema pasamos al análisis de su solución a través del estudio de todas las operaciones tanto militares como civiles que se están llevando a cabo en las tres zonas para reducir el número de ataques. Estas operaciones se realizan a nivel local o estatal, regional e internacional.

Esta parte nos ha permitido obtener información del fenómeno en las tres zonas de estudio, a través de ella hemos podido analizar sus generalidades y peculiaridades lo que nos lleva al tercer bloque que es el de la comparación.

La tercera parte corresponde al quinto capítulo y en ella es donde realizamos la comparación del fenómeno y establecemos si podemos considerar la piratería como un fenómeno general o si presenta variaciones que hagan que un mismo fenómeno se manifieste de manera diferente y, por tanto, tenga que ser combatido con distintos instrumentos, dependiendo de la zona. En este sentido, podemos considerar que esta parte resulta fundamental en el proceso científico puesto que nos va a permitir prever por extrapolación<sup>15</sup> si estos fenómenos pueden abordarse como si se trataran de uno o si por

---

<sup>15</sup> CALDUCH CERVERA, Rafael. “*Relaciones Internacionales*”, Ediciones Sociales, Madrid, 1991.

el contrario las características propias de cada uno de ellos impiden un tratamiento similar y es necesario abordarlo con instrumentos diferenciados. Una vez que verifiquemos si se cumplen o no nuestras premisas, expondremos las conclusiones de nuestra investigación.



## **PRIMERA PARTE: DELIMITACIONES CONCEPTUALES**



## Capítulo 1.

### EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA: UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL.

Definir piratería no es una tarea sencilla. Tal y como señala Max Mejía Jr. la definición de piratería supone un ejercicio complejo que genera una preocupación para juristas desde hace mucho tiempo<sup>16</sup>. Esta preocupación a la hora de definir la piratería se ha extendido también a los estudiosos de las Relaciones Internacionales, pues para comprender algunos de los acontecimientos recientes, se debe analizar este fenómeno y para ello se hace necesario partir de su conceptualización. Si prestamos atención al fenómeno de la piratería marítima podemos apreciar que no es algo nuevo ya que los ataques piratas ocurren desde hace siglos, incluso el mismísimo Julio César antes de ser emperador fue secuestrado por un grupo de piratas<sup>17</sup>. Tampoco podemos olvidar la actividad pirata desarrollada en las aguas del Mediterráneo, el Mar Báltico, las del Caribe o las del Sudeste Asiático, todas ellas zonas piratas por excelencia desde tiempos remotos<sup>18</sup>. Pero si bien la piratería ha sido una actividad delictiva que se conoce prácticamente desde que se comenzaron a transportar bienes a través de los océanos, también tenemos que señalar que la piratería ha ido cambiando, evolucionando. En algunas regiones se ha extinguido, sin embargo, en otras esos ataques han aumentado y nada tienen que ver los piratas actuales con aquellos bucaneros del siglo de oro que mostraban su rebeldía y descontento hacia el gobierno de la época a través del robo en alta mar. Esos cambios que se han producido en el fenómeno de la piratería en sí han influido también en su denominación y, por tanto, en las normas legales y jurídicas con las que hacer frente a este fenómeno. De este modo, y fijando nuestra atención en la piratería moderna, nos encontramos con algunas dificultades a la hora de su conceptualización. Esta falta de consenso en el concepto provoca imprecisiones en el combate de un delito que amenaza a sectores económicos estratégicos en diferentes áreas del planeta.

---

<sup>16</sup> MEJÍA, Jr. Max. "Maritime Gerrymandering: Dilemmas in defining Piracy, terrorism and other Acts of Maritime Violence". *Journal of International Commercial Law*, 2003, pp. 153-175.

<sup>17</sup> *Ibíd.*, p. 158.

<sup>18</sup> *Ibíd.*, p. 159.



Otro concepto que debemos determinar antes de profundizar en nuestro objeto de estudio, es el de Estado fallido. Sin duda, la piratería está muy relacionada con algunos de los fenómenos más relevantes que se están produciendo en la Sociedad Internacional actual: crimen organizado, surgimiento de grupos armados, terrorismo, entre otros, y piratería. Los Estados fallidos favorecen el surgimiento de estos fenómenos con alcance local, regional y global ante la falta de una autoridad estatal sólida. Delimitar que es un Estado fallido nos permitirá comprender en toda su extensión por qué este fenómeno se concentra en la actualidad en tres regiones concretas y por qué es tan compleja su erradicación.

### **1.1. PIRATERÍA VERSUS ROBO A MANO ARMADA.**

Tal y como señala Sobrino Heredia existe una gran variedad de actos de violencia y depredación en el mar pero no todos ellos pueden ser calificados como delitos de piratería marítima. Por este motivo, es importante delimitar qué entendemos por piratería marítima y qué tipo de delitos en el mar comprende tal definición para así poder no solo llegar a una comprensión total del fenómeno, sino también de las acciones que deben llevarse a cabo para combatirla. A este respecto, Sobrino Heredia indica que la definición de piratería supone *“un tema complejo, aún no resuelto de manera satisfactoria. Suscita controversias y provoca, tal como veremos, diversas consecuencias en múltiples ámbitos”*<sup>19</sup>.

Como ya hemos indicado, la piratería es una actividad tan antigua como la navegación, sobre esta base se fue formando una idea de lo que suponía la piratería por lo que a pesar de que no existiera una concordancia en lo que los diferentes Estados entendían por piratería marítima, sí que existía lo que Sobrino Heredia ha denominado *“un concepto amplio y comprensivo del delito de piratería marítima, al estimarse que todo incidente de violencia cometido en el mar por personas no sujetas a ninguna autoridad era tratado como un incidente de piratería”*<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> SOBRINO HEREDIA, José Manuel. “Piratería y Terrorismo en el Mar”. *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz*, N°1. Universidad del País Vasco, 2008, pp. 81-146. Disponible en:

[http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008\\_2.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf) (Consultado el 22 de octubre de 2016).

<sup>20</sup> Ibíd.

Esta definición tan amplia comenzó a reducirse a mediados del siglo XX coincidiendo con una serie de razones históricas, sociales y jurídicas, es decir, a mediados del siglo XX se consideraba que tendría que haber una distinción entre los delitos que se producían en el mar territorial y en alta mar. De este modo, se consideró que lo más adecuado sería que las actividades ilícitas realizadas en el mar territorial se consideraran como un delito a juzgar bajo la jurisdicción nacional y en el caso de las actividades delictivas realizadas en alta mar que fueran tratadas como un delito internacional debido a la generalidad de mares y océanos que engloba el término “alta mar”. A todo esto hay que añadir que a mediados del siglo XX ni la delincuencia organizada transnacional ni el terrorismo eran un motivo de máxima preocupación para los estados. Años después, comenzaron las negociaciones para la elaboración de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que fijaría su atención en otras cuestiones, puesto que en estos años la piratería no representaba una preocupación, considerándose incluso una actividad ya en desuso. Esta Convención se firmó en 1982 y dos años más tarde, en 1985, el mundo asistía al renacimiento de los delitos en el mar con el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* y un repunte de la actividad pirata en las aguas del sudeste asiático. Ante estas nuevas circunstancias, no encaja el concepto que tradicionalmente se tenía de piratería ya que este comprende no solo el ánimo de lucro en alta mar, sino nuevas formas delictivas como el secuestro y la extorsión o el uso de la piratería como movimiento violento de protesta con connotaciones políticas o ecológicas que cuestionan la definición que se tenía de la piratería y la utilidad de las normas vigentes hasta el momento<sup>21</sup>.

Aun así, la definición que sigue vigente del delito es la presentada por Naciones Unidas en 1982, de este modo, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en sus siglas en inglés UNCLO-United Nations Convention on the Law of the Sea) define así en su artículo 101 la piratería<sup>22</sup>:

*“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:*

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
  - i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*

---

<sup>21</sup> *Ibíd.*

<sup>22</sup> Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982, p. 72, Disponible en: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf) (Consultado el 03 de mayo de 2011).

- ii) *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*
- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.*

Sobrino Heredia considera que la definición de piratería marítima se trata de “*un tema complejo*” que “*suscita controversias y provoca, tal y como veremos, diversas consecuencias en múltiples ámbitos*” por diferentes razones que expondremos a continuación, aunque coincidimos con Sobrino en que la razón principal de esas controversias se encuentra en la “*no adecuación de la definición convencional de la piratería marítima a la realidad actual*”<sup>23</sup>.

Por tanto, recuperando y teniendo en cuenta la definición aportada por Naciones Unidas tienen que darse una serie de elementos para que un ataque perpetrado en el mar sea considerado acto pirata según las leyes internacionales, estos elementos son:

- Tiene que ser un acto ilegal de violencia.*
- Tiene que estar cometido por un propósito personal.*
- Cometido por una persona a bordo de un buque o aeronave privado.*
- Dirigido contra un buque (o aeronave), o persona o propiedad a bordo de un barco.*
- Tiene que ser un acto cometido en alta mar o en aguas que no correspondan a la jurisdicción de ningún estado*<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> SOBRINO HEREDIA, José Manuel, *Op. cit.*, p. 98.

<sup>24</sup> MEJÍA, Jr. Max, *Op. cit.*, p. 160.

Considerando estos cinco puntos y siguiendo a autores como Martínez Alcañiz<sup>25</sup>, Heinze<sup>26</sup> y Guilfoyle<sup>27</sup> nos encontramos ante una definición excesivamente restrictiva puesto que, por ejemplo, para que un acto de violencia en el mar sea considerado piratería tiene que cometerse con la intención de conseguir un “propósito personal”, sin embargo no se define qué se entiende como tal ya que éste puede tratarse a su vez de un propósito económico o político. A este último respecto hay que tener en cuenta la distinción que realiza Martínez Alcañiz respecto a la distinción entre piratería y otro tipo de delitos marítimos que jurídicamente son parecidos pero que no hay que confundir, nos referimos a la insurrección, el amotinamiento y el corso marítimo. Según Martínez Alcañiz la insurrección *es un levantamiento o revuelta contra el gobierno de un Estado, equivalente a la rebelión militar, que sólo puede tener lugar a bordo de buques de guerra o aeronaves militares*<sup>28</sup>. Por tanto, nos estamos refiriendo a un delito en el que no está reflejado el ánimo de lucro, tan sólo hay una finalidad política, la voluntad de atentar contra el orden político de un Estado. Además, la insurrección no supone un peligro para la seguridad marítima ni implica la restricción en la navegación por lo que no puede considerarse un acto de piratería.

Al hablar de amotinamiento Martínez Alcañiz hace referencia a la definición de este acto aportada por García Arias y que corresponde con “*«una acción violenta, desordenada e ilícita de una pluralidad de individuos contra la autoridad constituida»*”<sup>29</sup>. En este caso, son los tripulantes de una embarcación los que se alzan contra la autoridad de la misma (el capitán). Al igual que ocurría en el caso de la insurrección, el amotinamiento tampoco supone un peligro para la navegación ni para la seguridad marítima, por tanto, no constituiría un acto de piratería.

Por último, el concepto de corso marítimo que comprende “*toda empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad*

---

<sup>25</sup> MARTINEZ ALCANIZ, Abraham. “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”. *Revista General de marina*, Vol. 256, Marzo 2009, pp. 229-250. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04\\_premio\\_antONIO\\_de\\_oquendo.pdf](http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04_premio_antONIO_de_oquendo.pdf) (Consultado el 23 de enero de 2017).

<sup>26</sup> HEINZE, Eric A. “A Global War of Piracy?”, en STRUETT, Michael J.; CARLSON, Jon D. y NANCE, Mark T. *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*. Editorial Routledge. Oxom (UK), 2013, pp. 51 y 52.

<sup>27</sup> GUILFOYLE, Douglas, “The Law of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?” *Melbourne Journal of International law*, 2010, p. 9. Disponible en: <http://www.law.unimelb.edu.au/files/dmfile/download9cf01.pdf> (Consultado el 19 de marzo 2014).

<sup>28</sup> MARTÍNEZ ALCANIZ, Abraham. *Op. cit.*

<sup>29</sup> *Ibíd.*

*de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dicho enemigo*”<sup>30</sup>. El corsario actúa conforme a las leyes y usos de la guerra por lo que sigue las instrucciones de una autorización oficial llamada «patente de corso». Por tanto, tal y como señala Martínez Alcañiz, refiriéndose a Ortolán y Testa, las acciones llevadas a cabo por los corsarios en el mar responden a la acción en tierra de fuerzas voluntarias organizadas que están reconocidas por el derecho internacional. De este modo, la posesión de la «patente de corso» legalizaría la situación de los corsarios por lo que sus actividades serían lícitas y tampoco pueden considerarse como actos de piratería. Otra de las condiciones que establece la definición es que para que un acto de violencia en el mar sea considerado un acto de piratería tiene que haber implicados al menos dos buques o aeronaves. Teniendo en cuenta esto, ni las lanchas motoras utilizadas por los piratas africanos ni los dhows<sup>31</sup>, más comunes en la piratería en el sudeste asiático, podrían considerarse una embarcación pirata.

Pero quizá el punto más problemático de esta definición, y así lo expresan Martínez Alcañiz, Guilfoyle y Heinze sea el que se refiere a la piratería como un acto cometido en alta mar o en aguas que no correspondan a la jurisdicción de ningún estado. En este sentido, según la definición de Naciones Unidas, los actos de piratería son aquellos que se cometen más allá de las 200 millas náuticas desde la línea de costa. De este modo, muchas acciones ilegales como los actos de piratería cometidos en zonas del Estrecho de Malaca o en las aguas nigerianas no se considerarían como tal porque la distancia en la que se cometen no llega a las doscientas millas. A esto hay que añadir que según los informes del IMB, división especializada perteneciente a la Cámara Internacional de Comercio (ICC), que tiene como función principal la de actuar como centro de coordinación en la lucha contra todo tipo de crimen y negligencia marítima<sup>32</sup>, muchos de los ataques a embarcaciones que se producen, sobre todo en el Sudeste Asiático y en el Golfo de Guinea ocurren en aguas territoriales o cuando los barcos están en puerto. En el año 2012, de los ochenta y un ataques e intentos de ataques que se registraron en Indonesia, sesenta y seis ocurrieron cuando el barco estaba anclado. En el año 2013, de

---

<sup>30</sup> *Ibíd.*

<sup>31</sup> Embarcación de vela de origen árabe caracterizado por su vela triangular. Suele contar con un solo mástil aunque a veces presenta dos o tres.

<sup>32</sup> ICC-IMB. *ICC Commercial Crime Services*. Disponible en: <http://www.icc-ccs.org/icc/imb> (Consultado el 18 de marzo de 2014).

los ciento seis incidentes reportados en Indonesia, noventa y uno ocurrieron estando el barco amarrado<sup>33</sup>.

Heinze añade además que la definición de UNCLOS “*does not use obligatory language regarding the seizure, arrest, and prosecution of pirates. While states are under a duty to ‘cooperate in the repression of piracy’, this does not extend to a positive duty to seize, arrest, or prosecute pirates, as indicated by the treaty language that states simply ‘may’ carry out these activities, as opposed to insisting that they ‘must’ or ‘shall’ do so*”<sup>34</sup>.

Teniendo en cuenta todo lo mencionado respecto a la definición oficial de piratería que ofrece Naciones Unidas, coincidimos con Mejía cuando considera que aunque el concepto de jurisdicción de las aguas y zonas marítimas por parte de un estado ha ido evolucionando a lo largo de los años a través de las distintas conferencias sobre derecho del mar, el concepto de piratería se ha quedado anclado en lo que califica de “*thinking of 1932*”<sup>35</sup>, reafirmando nuestra idea de que la definición se ha quedado obsoleta.

Por su parte, la Organización Marítima Internacional (IMO), organización de Naciones Unidas especializada en asuntos marítimos, asume la definición de piratería contenida en UNCLOS, pero ha dado un paso más y ha añadido en su código los actos de violencia en el mar que suceden dentro de las aguas territoriales de un estado, eso sí, sin atribuirles la denominación de actos de piratería. De este modo, IMO, en su Vigésimo Sexta Asamblea, recoge lo que considera “Robo a Mano Armada perpetrado contra Buques” a través de la resolución A.1025 (26) del “Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada contra Barcos”. En este sentido, lo define como:

1. “*Cualquier acto ilegal de violencia o detención o cualquier acto de depredación o amenaza ya mencionados, diferente a un acto de piratería, cometido para fines privados y dirigido contra una embarcación o personas o propiedad a bordo de un barco, dentro de las aguas internas de un estado, aguas archipelágicas o mar territorial*”

2. “*Cualquier acto de incitación o facilitación intencionada a un acto descrito anteriormente*”<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2013.

<sup>34</sup> HEIZE, Eric A. *Op. cit.*, p. 52.

<sup>35</sup> MEJÍA, Jr. Max. *Op. cit.*

<sup>36</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2010

Más adelante veremos cómo esta distinción y el hecho de enmarcar legalmente el concepto de robo a mano armada contra embarcaciones dentro de los actos de piratería será muy importante a la hora de tomar medidas contra ella. Además, ha sido una distinción prácticamente nueva (la resolución mencionada se aprobó el 2 de diciembre de 2009) ya que como hemos mencionado anteriormente, en los últimos años los piratas han pasado de realizar sus delitos en aguas internacionales a realizarlos dentro de aguas territoriales por lo que la consideración de delito no era la misma y había que tomar otra serie de medidas más apropiadas ante la nueva situación.

Por su parte, el IMB) define piratería como “*an act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act*”<sup>37</sup>. Esta definición recoge el concepto de piratería en su sentido más amplio empleando indistintamente el concepto de piratería y el de robo a mano armada enunciados por Naciones Unidas. Otros autores, como Ali Kamal-Deen, al referirse a la piratería también lo hace en el sentido más amplio ya que “*for practical purposes, however, piracy and armed robbery pose similar threats to the safety and security of global shipping, and the drivers and motivations behind the two crimes are largely the same despite the legal distinction*”<sup>38</sup>. Por tanto, y de acuerdo con Kamal-Deen, destacamos que para nuestra investigación nosotros hemos seguido la línea marcada por el IMB y al hablar de piratería nos referimos a ambos conceptos, a su definición en sentido más amplio ya que los dos se consideran un delito marítimo que suponen a su vez una amenaza para la navegación y para el comercio a nivel internacional.

Por tanto, si tenemos en cuenta estas definiciones y de acuerdo con lo que expresa Bacas Fernández<sup>39</sup> la piratería es considerada un acto delictivo llevado a cabo por unos delincuentes (a los que se les denomina piratas). Además, tal y como sostiene Mejía “*because the effect (de la piratería y el robo a mano armada) is the same on their ships and seafarers no matter where a violent crime takes place and no matter whether the act*

---

<sup>37</sup> MEJÍA, Jr. Max. *Op. cit.*

<sup>38</sup> KAMAL-DEEN, Ali. “The Anatomy of the Gulf of Guinea Piracy”. *Naval War College Review*, winter 2015, vol. 68, nº 1. pp. 93-118.

<sup>39</sup> BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón. “La participación Europea en la lucha internacional contra la piratería en Crisis Somalí, piratería e intervención internacional” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009, p. 153-178.



*is called piracy, armed robbery or assault, the industry tries to cope with the inconsistency as best it can*<sup>40</sup>.

En este sentido, consideramos que sería en este marco en el que habría que considerar la lucha contra la piratería, es decir, la lucha contra un tipo específico de delincuencia en el que hay que ir más allá de juzgar y castigar el acto delictivo en sí y actuar también sobre las causas que originan y alimentan el fenómeno y que analizaremos a lo largo de la investigación.

## **1.2. LA PIRATERÍA EN EL ESTRECHO DE MALACA, EN EL CUERNO DE AFRICA Y EN EL GOLFO DE GUINEA.**

Tres son las regiones en las que actualmente se están produciendo un mayor número de ataques piratas: las aguas del sudeste asiático, las aguas del Cuerno de África y las aguas del Golfo de Guinea. Aunque en los últimos años, concretamente desde el año 2007, la región del Cuerno de África ha sido la más afectada y la que más repercusión internacional ha tenido por sus implicaciones económicas, principalmente, no podemos olvidar que este fenómeno también está presente en otras regiones no menos importantes como el estrecho de Malaca por lo que supone para el comercio oriente-occidente y el Golfo de Guinea por el tráfico ilegal de petróleo.

Según los datos del International Maritime Bureau el número de ataques a embarcaciones perpetrados por piratas ha experimentado un considerable descenso desde el año 2013. En este último año, 2015, se ha informado al International Maritime Bureau's Piracy Reporting Center un total de 246 ataques piratas, esto supone un descenso en la actividad de cerca de un 15% respecto al año 2012 en el que se contabilizaron 297 incidentes y un descenso de cerca del 45% respecto al año 2011, donde se contabilizaron 445 incidentes, ambos coinciden con el periodo en el que la piratería, especialmente en Somalia, se encontraba en su punto más crítico<sup>41</sup>.

Analizando los datos globales, de esos 246 incidentes que se han producido durante el 2015, 203 han implicado el abordaje de la nave, 15 terminaron en secuestro y 27 de los casos conocidos fueron solo intentos de ataques. Respecto al número de rehenes, tenemos que admitir que también se ha producido un considerable descenso ya que a nivel global

---

<sup>40</sup>MEJÍA, Jr. Max. *Op. cit.*

<sup>41</sup>IMB, *Report 2015*.



en el año 2015 se han tomado como rehenes a 271 personas, cifra que también ha experimentado un considerable descenso si lo comparamos con los 442 de 2014<sup>42</sup>. Hay que señalar que donde sí que se ha producido un incremento sustancial ha sido en el número de personas secuestradas que ha pasado de nueve en el año 2014 a diecinueve en 2015, todas ellas secuestradas en aguas nigerianas en cinco ataques diferentes. A estas cifras habría que añadir las 29 personas que a 31 de diciembre de 2015 aún siguen estando retenidas por piratas somalíes en ataques realizados en años anteriores. Estas cifras distan mucho de las también registradas por el IMB en sus informes anuales de 2010 y 2011 donde la cifra global de secuestros ascendía a un total de 1.050 personas, en el año 2009, y 1.181, en el año 2010. Ya en el 2012, el número de secuestrados descendió hasta los quinientos ochenta y cinco. En la tabla siguiente puede observarse la evolución que ha experimentado la piratería en las regiones objeto de estudio.

**Figura 2: Localización de ataques e intentos de ataques. Enero-Diciembre, 2007-2015<sup>43</sup>.**

<b>Localización</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Indonesia</b>	43	28	15	40	46	81	106	100	108
<b>Estrecho de Malaca</b>	7	2	2	2	1	2	1	1	5
<b>Somalia</b>	31	19	80	139	160	49	7	3	0
<b>Golfo de Adén</b>	13	92	117	53	37	13	6	4	0
<b>Mar Rojo<sup>44</sup></b>			15	25	39	13	2	4	0
<b>Nigeria</b>	92	40	29	19	10	27	31	18	14

Como podemos comprobar por los datos aportados por el IMB se ha producido un más que considerable descenso en el número tanto de incidentes como de rehenes, sobre todo en la zona del Cuerno de África. La explicación de este hecho constatable puede atribuírsele a las medidas antipiratería implementadas a nivel internacional y en las que

<sup>42</sup> *Ibíd.*

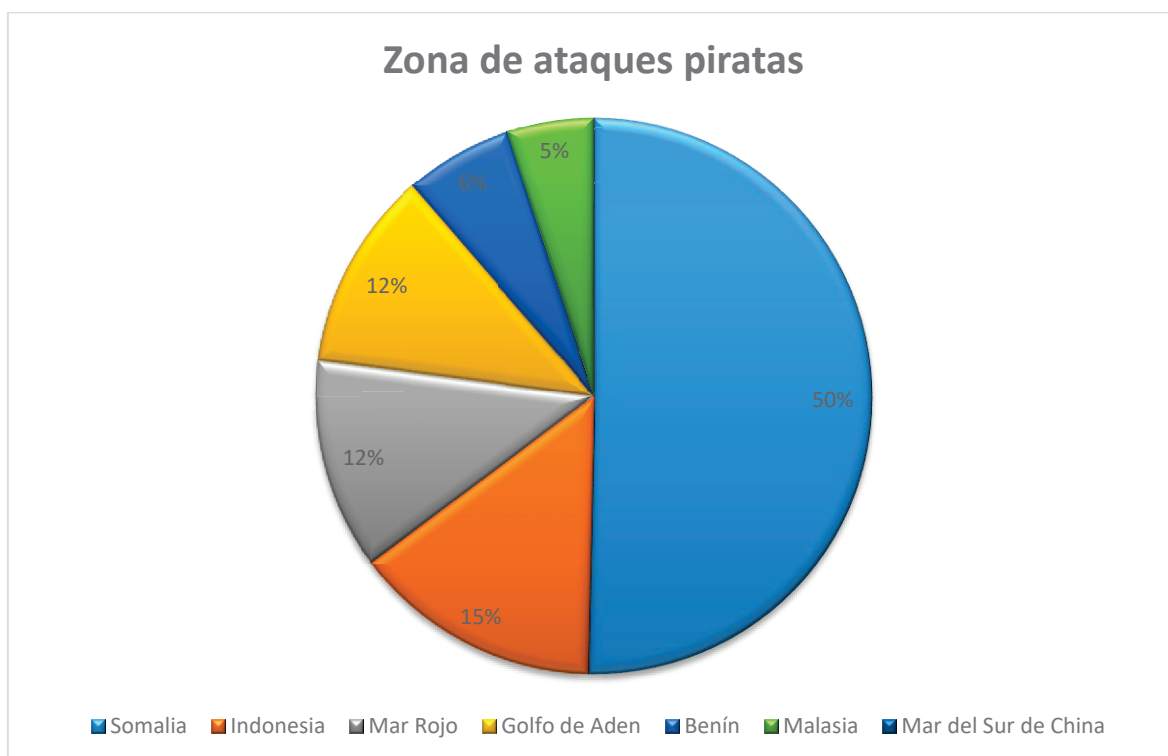
<sup>43</sup> Tablas de elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Annual Report 2010 y 2015 del ICC International Maritime Bureau. *Op. cit.* Según estos documentos también se les atribuye a los piratas somalíes los ataques a barcos en el Mar Rojo, el Mar de Arabia, el Océano Índico y Omán, pero estos casos no han sido considerados al no ser el objeto de investigación de este trabajo.

<sup>44</sup> Los ataques ocurridos se atribuyen a piratas Somalíes.

profundizaremos a lo largo de esta investigación. Pese a que los números son reveladores, los actos de piratería no han cesado, por lo que el IMB sigue dedicando grandes esfuerzos en aconsejar a las tripulaciones de los barcos que mantengan las medidas de seguridad oportunas ya que los *“Somali pirates have continued capability and capacity to carry out attacks. The IMB PRC believes that a single successful hijacking of a merchant vessel will rekindle the Somali pirates’ passion to resume its piracy efforts”*<sup>45</sup>.

Como puede observarse en los siguientes diagramas, la evolución de los ataques piráticos por regiones demuestra que mientras el Cuerno de África, y más concretamente Somalia era el país con más ataques perpetrados por piratas en el año 2011 y 2012, a partir de 2013 los ataques en esta zona se reducen considerablemente pasando a ocupar los primeros puestos Indonesia y Nigeria.

**Figura 3: Principales registros de piratería en 2011<sup>46</sup>.**

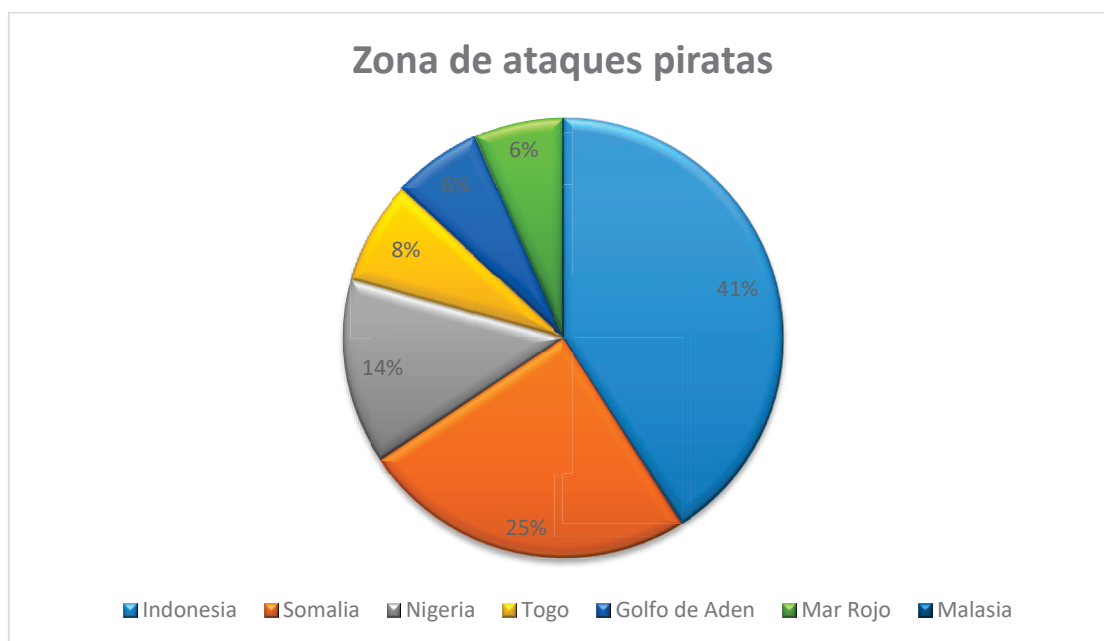


<sup>45</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2015.

<sup>46</sup> Datos extraídos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2011.

De un total de 439 ataques registrados en 2011, las zonas más afectadas fueron: Somalia donde se registraron 160 ataques, seguido de Indonesia con 46, el Mar Rojo con 39, el Golfo de Adén con 37, Benín con 20, Malasia con 16 y el Mar del Sur de China con 13. En estas zonas se han producido el 75% de los ataques piratas totales.

**Figura 4: Principales registros de piratería en 2012<sup>47</sup>.**

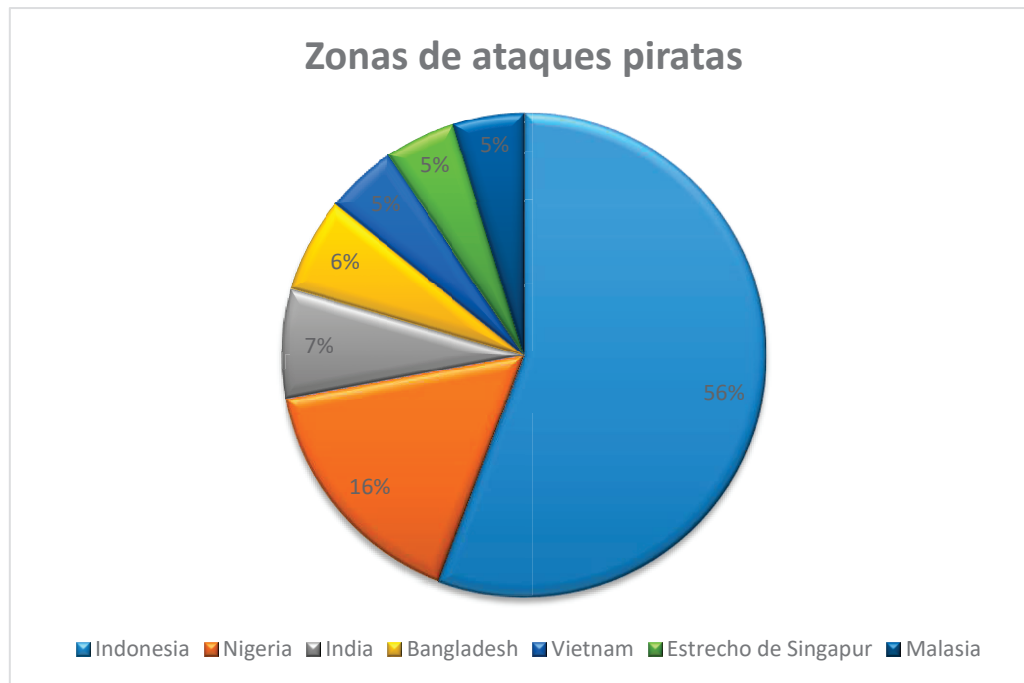


Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, en el año 2012, el mayor número de ataques piratas se concentró en Indonesia donde se registraron 81 incidentes, mientras que en Malasia, que ocupa el último fueron 12. En lo que respecta al continente africano, Somalia seguía liderando el ranking aunque con cifras muy alejadas de las que se habían registrado en los dos años anteriores. De este modo, se registraron 49 ataques en Somalia, 13 en el Golfo de Adén, 13 en el Mar Rojo, 27 en Nigeria y 15 en Togo.

<sup>47</sup> Datos extraídos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2012.

**Figura 5: Principales registros de piratería en 2013<sup>48</sup>.**

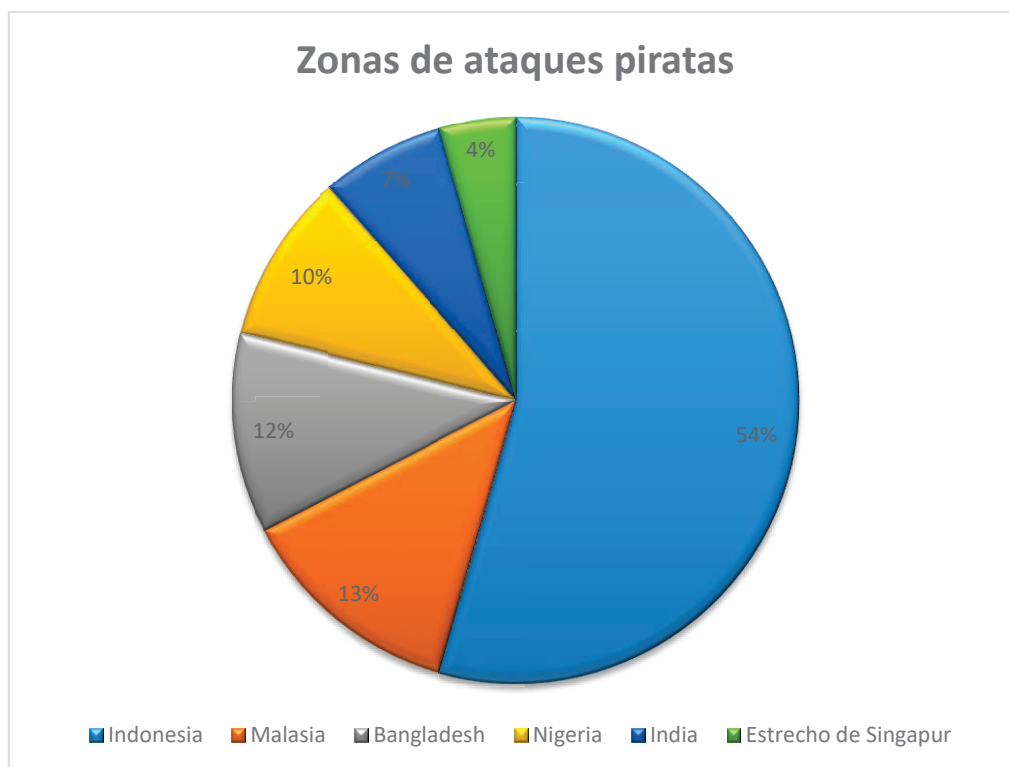


Fuente: Elaboración propia

De un total de 274 ataques reportados en 2013, las zonas más afectadas fueron Indonesia con 106, Nigeria con 31, la India con 14, Bangladesh con 12 y Vietnam, el Estrecho de Singapur y Malasia con 9 ataques cada uno. Como se puede observar, el sudeste asiático vuelve a ser una de las zonas más castigadas por los ataques piratas.

<sup>48</sup> Datos obtenidos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2013.

**Figura 6: Principales registros de piratería en 2014<sup>49</sup>.**

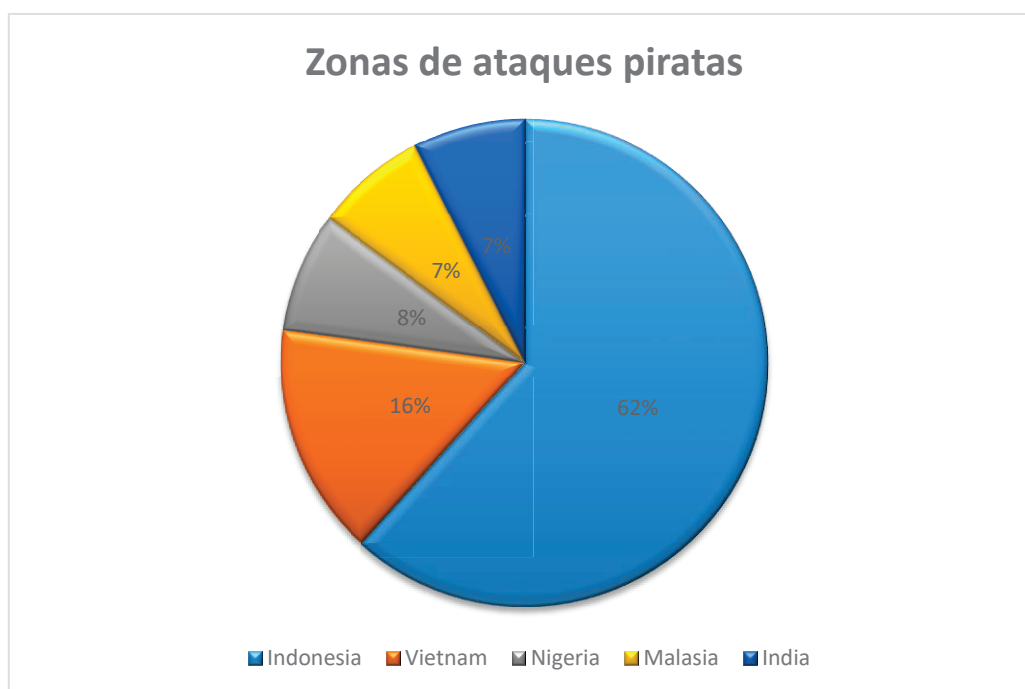


Fuente: Elaboración propia

En 2014, se informó al IMB de 245 ataques piratas. Entre las zonas más afectadas encontramos de nuevo a Indonesia donde se registraron 100 ataques, seguido de Malasia con 24, Bangladesh con 21, Nigeria con 18, India con 13 y el Estrecho de Singapur. Con 8. En el año 2015, el número total de ataques piratas registrados por el IMB ha sido de 246 y los cinco lugares más afectados han sido: Indonesia con 108, Vietnam con 27, Nigeria con 14 y Malasia e India con 13 cada uno.

<sup>49</sup> Datos obtenidos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2014.

**Figura 7: Principales registros de piratería en 2015<sup>50</sup>.**



Fuente: Elaboración propia

A través de la observación de estos datos, podemos deducir que los focos piratas más importantes a nivel mundial se concentran en la zona del sudeste asiático y en el continente africano. Hasta el año 2012, el continente africano lideraba este listado de zonas que estaban más amenazadas por la piratería marítima, principalmente debido al gran auge de la actividad pirata en aguas del océano Índico. A partir de 2013, podemos apreciar un importante descenso de la actividad en las aguas del Índico junto con un incremento en el sudeste asiático y en África occidental, concretamente en las aguas del Golfo de Guinea. Todos estos datos nos han llevado a preguntarnos qué es lo que ocurre en estas regiones del planeta para ser las más castigadas por esta actividad delictiva, muchas de ellas, como el caso del sudeste asiático, desde hace ya varios siglos. En una primera aproximación general podemos establecer que los factores explicativos deben ser multicausales: elementos geoestratégicos (el 90% del comercio circula por mar), tecnológicos (los barcos cada vez son más autónomos y con menor tripulación por lo que son más vulnerables) elementos geopolíticos internacionales (el fin de la guerra fría desplazó los puntos estratégicos de defensa y dio menos importancia a la presencia de

<sup>50</sup> Datos extraídos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2015.

buques de guerra) y regionales o locales, principalmente relativos a factores sociopolíticos de algunos países, debilidad estatal, inseguridad e inestabilidad, persistencia de enfrentamientos civiles, grandes focos de pobreza y miseria, sobre todo en las zonas costeras, acompañados de expolio de los recursos marinos y residuos tóxicos, degradación medioambiental, falta de oportunidades para la población más joven y la corrupción política son algunas de las causas fundamentales que alimentan el fenómeno de la piratería, aunque no las únicas que pueden explicarlo. Pero como veremos a lo largo de esta investigación, al hablar de piratería nos referimos a una actividad delictiva muy compleja que a pesar de presentar una serie de características comunes, varían mucho en grado, violencia y objetivos, dependiendo de la región del planeta en la que se desarrolle. Es por esto por lo que en los capítulos siguientes profundizaremos en todas estas cuestiones que nos van a permitir establecer las características de este fenómeno con sus particularidades regionales.

### **1.3. CONCEPTO DE ESTADO FALLIDO-MAR FALLIDO**

Para nuestra investigación hemos elegido tres países objeto de estudio que lideran el ranking del IMB respecto a ataques piratas en cada una de las regiones a analizar: Estrecho de Malaca, África Oriental y África Occidental, nos referimos a Indonesia, Somalia y Nigeria que presentan una serie de características políticas, económicas y sociales diferentes. Sin embargo, hay una característica que todos comparten y es que todos ellos pueden ser calificados como Estados “débiles” (weak states) o “fallidos” (failed states), y que presentan a su vez una serie de diferencias que van a resultar fundamentales para nuestra investigación ya que serán las que marquen el grado de actuación en la lucha contra la piratería en unos casos o en otros. Por tanto, a continuación vamos a analizar las diferencias que existen entre un Estado fallido y un Estado débil y vamos a catalogar a nuestros países objeto de estudio dentro de uno de los dos grupos. Junto al término Estado fallido, vamos a abordar el concepto de mar fallido, dado que una de las características que comparten es ser ribereños a mares importantes para el comercio marítimo mundial y en los casos que nos ocupan un Estado fallido deriva en un mar fallido, al ser incapaces estos estados de controlar sus espacios marítimos desde los que se actúa contra la seguridad regional o internacional. Así es como Fernández Fadón se refiere a los mares fallidos, pero, además, apunta que: *“la piratería no es el único delito que se realiza en esos “mares fallidos” porque los piratas aprovechan sus actividades*

*para asociarse a otros delitos vinculados al comercio ilícito. Su capacidad logística y operativa para dar cobertura o participar en actividades delictivas mediante el transporte y distribución de mercancía ilegal fomenta la internacionalización y diversificación de sus actividades”*<sup>51</sup>.

Al hablar de Estados fallidos tenemos que tener en cuenta que nos estamos refiriendo a una palabra básicamente nueva, que comenzó a utilizarse en la década de los 90. Autores como López Martín sitúan la aparición del término en 1992, en un artículo titulado “Saving Failed States” escrito por dos politólogos estadounidenses, Steven R. Ratner y Gerald B. Helman, quienes en su trabajo exponían cómo se podía salvar a este tipo de Estados. Por otra parte, López Martín señala que Noam Chomsky aseguró que el término Estados fallidos “*era una teoría inventada por la administración estadounidense tras el fracaso de sus políticas acerca del eje del mal y los Estados terroristas forajidos, y otras invenciones creadas para nuclear y aglutinar a la opinión pública y centrar los esfuerzos contra gobiernos y países cuyas políticas no concuerdan con la visión del gobierno norteamericano*”<sup>52</sup>. Coincidiendo con López Martín no podemos estar de acuerdo con la afirmación de Chomsky ya que aunque su conceptualización sea reciente y se haya generalizado en discursos políticos, académicos y periodísticos, este fenómeno existía mucho antes de su conceptualización actual, por lo que no puede atribuírsele a una invención política de Estados Unidos. Serge Sur cita como ejemplo de estado fallido a la Polonia del siglo XVIII cuando Prusia, Rusia y Austria decidieron dividir el país y repartírselo ante el estado de anarquía que presentaba Polonia en esos momentos, pues constituía un riesgo a la seguridad europea y a “la buena armonía” que existía entre ellos<sup>53</sup>. Aunque podríamos señalar más ejemplos de estados fallidos en la Historia, tanto López Martín como Sur señalan que con el paso del tiempo la solución que se ha dado ante este tipo de Estados “problemáticos” es muy diferente ya que si bien la solución que

---

<sup>51</sup> FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando. “Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima.” Real Instituto Elcano, Documento de Trabajo 10/2009, p. 5. Disponible en: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009\\_Fernandez\\_pirateria\\_Somalia\\_mares\\_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1) (Consultado el 20 de marzo de 2014).

<sup>52</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gema. “Los Estados “Fallidos” y sus Implicaciones en el Ordenamiento Jurídico Internacional”, en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2010*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 159-240. Disponible en: [http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS\\_ESTADOS\\_FALLIDOS-CURSO\\_VITORIA.pdf](http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf) (Consultado el 21/10/2014).

<sup>53</sup> SUR, Serge. “Sur les «États défaillants»”, *Commentaire*, n°112, hiver 2005, p. 2. Disponible en: [http://www.commentaire.fr/pdf/articles-traduits/Sur\\_FR\\_112\\_2005.pdf](http://www.commentaire.fr/pdf/articles-traduits/Sur_FR_112_2005.pdf) (Consultado el 22/10/2014).



se buscó para Polonia fue la de su disolución y la anexión de su territorio a otros Estados, decisión que correspondió más bien con una estrategia geopolítica de la época, hoy en día ya no es así. Actualmente, y debido a los cambios, sobre todo jurídicos que ha experimentado la sociedad internacional ya no se puede anexionar un Estado por la fuerza. El derecho a la independencia y a la no injerencia permite al Estado seguir existiendo como tal aunque no puedan desarrollar sus capacidades como Estado<sup>54</sup>. Esta afirmación correspondería a la visión realista o empírica de Estado de la que habla Sur y que *“constata que hay situaciones históricas, fracasos históricos de ciertos Estados, pero que la solución siempre pasa no por el desbordamiento, sino por la reconstrucción del Estado, que el Estado sigue siendo una forma de organización política que no puede ser rebasada, que es en cierto modo el horizonte que no se puede rebasar de la sociedad internacional”*<sup>55</sup>. A esta visión realista se antepone otra maximalista de la que también habla Sur y que parte de la idea de que *“el Estado es estructuralmente fracasado”*. Esta teoría es la seguida por varias corrientes de pensamiento que ejercen una fuerte influencia en Francia. Nosotros para nuestra investigación seguiremos la línea realista ya que no pensamos que los estados nazcan abocados al fracaso total, sino al cambio constante a lo largo de su historia.

Por tanto, y siguiendo la línea de López Martín, aunque al hablar de Estados fallidos no nos estamos refiriendo a un fenómeno nuevo sí que nos referimos a una realidad que ha tomado especial protagonismo en las dos últimas décadas, sobre todo a raíz del fin de la Guerra Fría. La autora añade además que el fenómeno afecta especialmente a Estados que surgieron a partir de la descolonización en los que tras haber vivido varios años inmersos en políticas de todo tipo no han sabido cómo gestionarse a sí mismos por lo que *“se encuentran en una situación de mayor o menor debilidad institucional; en una combinación perversa de descomposición institucional, colapso económico, violación de derechos humanos, desintegración social y corrupción masiva”*<sup>56</sup>. Pero al mismo tiempo, tanto López Martín como Gabriel Mario Santos Villareal<sup>57</sup> o John Sebastián Zapata Calleja<sup>58</sup> hacen alusión a la dificultad de calificar un Estado como fallido ya que nos referimos a un término “amplio, ambiguo e impreciso”, que no tiene significado jurídico

---

<sup>54</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. *Op. cit.*, p. 9.

<sup>55</sup> SUR, Serge. *Op. cit.*

<sup>56</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. *Op. cit.*, p. 9.

<sup>57</sup> Gabriel Mario Santos Villareal es Investigador Parlamentario en la Cámara de los Diputados de Ciudad de México.

<sup>58</sup> Politólogo de la Universidad de Antioquia.

y que se utiliza para calificar realidades que no son exactamente idénticas. Además, añade Zapata Calleja que “*no existen consensos alrededor de la noción de Estado fallido*”<sup>59</sup>, de hecho los tres autores ofrecen una serie de definiciones realizadas a su vez por diferentes autores sobre el término y cada uno aporta algún tipo de peculiaridad a la definición. De este modo, López Martín señala que para Steven R. Ratner y Gerald B. Helman (autores pioneros en hablar del “Estado fallido”) el término hace referencia a “*aquellos que no están en condiciones de ejercer el monopolio legítimo de la violencia y, por tanto, de proveer a sus ciudadanos de los beneficios del Estado, por lo que necesitan ser ayudados desde el exterior*”<sup>60</sup>. Pero si bien ésta era la definición general, Ratner y Helman hablan también de diferentes grados dentro de esta categoría general:

*“-Estados fallidos (failed States), cuyas estructuras gubernamentales habrían sido sobrepasadas por las circunstancias -Somalia, Liberia, Camboya.*

*-Estados en declive o en proceso de descomposición (failing States) cuyo colapso no es inminente, pero puede ocurrir en pocos años -Etiopía, Sudán, Zaire.*

*-Estados recientemente independientes cuya viabilidad es difícil de valorar – surgidos de la disolución de la antigua Yugoslavia”<sup>61</sup>.*

Para Robert H. Jackson los estados fallidos son aquellos que invierten la teoría política de Hobbes que pensaba que la estatalidad política soberana era un acuerdo político necesario para proteger la paz social<sup>62</sup>. Por tanto, al hablar de estados fallidos nos referiríamos a estados en los que normalmente sí que existe la paz a nivel internacional pero no a nivel nacional. Son estados que van más allá del hecho de que un país sea o no democrático, los estados fallidos son “*estados que no pueden o no salvaguardarán las condiciones civiles mínimas esto es, la paz interna, las leyes y el orden y el buen gobierno- para sus poblaciones (...) Los estados fallidos son unas cáscaras jurídicas que ocultan, a nivel interno, una condición insegura e incluso peligrosa, un estado de naturaleza. Estos estados tienen una existencia legal internacional pero una escasa*

---

<sup>59</sup> ZAPATA CALLEJA, John Sebastián, “La Teoría del Estado Fallido: Entre aproximaciones y Disensos”, *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 9, n° 1, enero-junio, 2014. Universidad de Nueva Granada, Bogotá, pp. 87-110.

<sup>60</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. *Op. cit.*, p. 9.

<sup>61</sup> *Ibíd.*

<sup>62</sup> JACKSON, Robert H. “Los Estados Fallidos y la tutela Internacional”, *Revista Académica de Relaciones internacionales*, núm. 10., febrero de 2008, GERI-UAM, pp. 1-31. Disponible en: [http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/index.php?journal=Relaciones Internacionales&page=article&op=viewFile&path%5B%5D=144&path%5B%5D=130](http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/index.php?journal=Relaciones_Internacionales&page=article&op=viewFile&path%5B%5D=144&path%5B%5D=130) (Consultado el 14/06/2011).

*existencia política interna*”<sup>63</sup>. El gobierno no controla el territorio, por tanto no se les puede considerar estados como tal, más bien serían “cuasi-estados” algunos de los cuales han fracasado, como es el caso de Somalia.

Otro autor que ha hecho referencia al concepto de Estado fallido es Jean Germain Gros quien habla de tres posibles criterios que podrían dar lugar a un estado fallido:

- Estados en los que no se concentran muchos centros territoriales de poder.
- Estados en los que a pesar de que existe una autoridad central, ésta no llega a todo el territorio.
- Estados en los que existen grupos de población que se comportan de un modo distinto al sentir de la mayoría de población de ese país<sup>64</sup>.

Además, Gros realiza una combinación de estos cinco escenarios, identificando así cinco tipos de Estados fallidos

*“-Estados Anárquicos (anarchic States), en los que no existe ningún poder político centralizado – Somalia.*

*-Estados fantasma (phantom States) en los que existe una autoridad pero sólo limitada a la capital del Estado y unos kilómetros alrededor – Zaire.*

*-Estados anémicos o débiles (anaemic States) en los que sus escasos recursos se han utilizado para financiar la guerra contra grupos secesionistas.*

*-Estados apresados o capturados (captured States) que responden a la apropiación del aparato de Estado por uno de los grupos étnicos que forman su población y que impiden a las demás etnias el acceso al poder de forma pacífica – Rwanda, Burundi.*

*-Estados abortados (aborted States) en los que el monopolio de la violencia nunca ha sido ejercido por un único centro del poder – Sudán”<sup>65</sup>.*

Por otro lado, tanto Zapata Calleja como López Martín hacen referencia a Rober Rotberg para quien “*el Estado fallido [es el que] no tiene la capacidad o la voluntad necesarias para desempeñar las funciones que le competen*”<sup>66</sup>. Es decir, para Rotberg los estados tienen que proporcionar a sus ciudadanos una serie de bienes políticos, dependiendo de

---

<sup>63</sup> *Ibíd.*, p. 6.

<sup>64</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. *Op. cit.*, p. 18.

<sup>65</sup> *Ibíd.*

<sup>66</sup> ZAPATA CALLEJA, John Sebastián. *Op. cit.*, p. 91.

cómo cada estado desempeñe esa función será fuerte o débil. Por tanto, si un país tiene un buen desempeño de sus funciones hablaríamos de un Estado fuerte, en cambio si cumple solo en algunos ámbitos y descuida otros, estaríamos hablando de un Estado débil.

Por su parte, estos Estados débiles pueden hacerse aún más débiles si ese mal desempeño de sus funciones sigue perpetuándose en el tiempo hasta el punto de convertirse en un Estado en vías de fracasar (failing States). Y si el deterioro continúa daría lugar a un Estado fallido (failed States) que presenta altos niveles de violencia interna, corrupción, grandes deficiencias en los servicios públicos y en las infraestructuras, instituciones defectuosas y pérdida de la legitimidad del Estado<sup>67</sup>. Llegados a este punto, Rotberg introduce además el término Estado colapsado (collapsed States) del que ya habló William Zartman en 1995. Cuando Rotberg habla de colapso del Estado se refiere a la versión más extrema de Estado fallido, en la que el Estado “*presenta un vacío de autoridad*”<sup>68</sup> y “*se convierte en una mera expresión geográfica*”<sup>69</sup>. Según esto Somalia sería un ejemplo de Estado colapsado. Además, hay que señalar a este respecto que las situaciones de los Estados no son estáticas, sino que pueden variar tanto a mejor cómo a peor, de este modo, un Estado en vías de fracasar puede evolucionar en sentido positivo llegando a mejorar o por el contrario evolucionar hacia el fracaso o el colapso.

El Doctor Justin V. Hastings<sup>70</sup>, también señala que existe una importante diferencia entre un Estados débil y un Estado fallido porque presentan escenarios políticos y económicos diferentes ya que los Estados débiles son capaces de proveer seguridad, infraestructuras o comodidades de mercado en la mayor parte de su territorio pero de una manera “imperfecta”<sup>71</sup>.

Por otro lado, Sur habla también de la diferencia entre Estados débiles y Estados fracasados y al igual que Rotberg hace alusión a que la situación de un Estado débil puede evolucionar y dar lugar a un Estado fracasado: “*Es en su interior (de los Estados débiles) dónde podemos encontrar los casos más evidentes de fracasos estatales*”<sup>72</sup>.

---

<sup>67</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. *Op. cit.*, p. 18.

<sup>68</sup> *Ibíd.*

<sup>69</sup> *Ibíd.*

<sup>70</sup> Senior Lecturer en Relaciones Internacionales en la Universidad de Sydney.

<sup>71</sup> HASTINGS, J.V. “Geographies of State Failure and Sophistication in Maritime Piracy Hijacking”. *Political Geography* (2009), doi:10.1016/j.polgeo.2009.05.006. p. 2

<sup>72</sup> SUR, Serge. *Op. cit.*, p. 5.

Sur introduce también otras diferencias como Estado destrozado que es aquel que se desmorona debido a dificultades internas, como le ocurrió a la antigua Yugoslavia y los Estados arrogantes (rogue States) que son aquellos en los que *“las políticas constituyen una abierta amenaza a su entorno, porque viola tratados internacionales, el derecho humanitario, ejerce una dictadura policial, incluso tiene la intención de hacerse de armas de destrucción masiva”*<sup>73</sup>, pero que al mismo tiempo es *“un Estado fracasado virtual, porque las medidas que el exterior toma contra él pueden llevar a su desmantelamiento como ha pasado en Irak o Afganistán”*<sup>74</sup>.

Todas estas definiciones reafirman lo que ya señalaban algunos de los autores consultados y es que el término es muy amplio y complejo y que, por tanto, no existe una definición totalmente clara de lo que en realidad es un estado fallido. En este orden de ideas, nos mostramos de acuerdo con López Martín cuando afirma que a su juicio *“un Estado ‘fallido’ no es tanto un concepto como una situación”*, ya que es la situación de cada país la que marca que se considere fallido o no.

Para Sepúlveda, hay tres parámetros esenciales que permiten medir el cumplimiento de las obligaciones y el mantenimiento de las funciones que deben cumplir los gobiernos estatales y que son:

*“-Garantizar la Seguridad: la preservación de la soberanía sobre todo el territorio, el mantenimiento del monopolio de la fuerza y la protección de amenazas internas y externas son sus referencias fundamentales.*

*-Garantizar los servicios básicos.*

*-Garantizar las libertades ciudadanas que legitimen el sistema político: el fomento y la protección de las garantías constitucionales, comenzando por el respeto a los derechos humanos, se manifiesta como el más trascendental instrumento para la obtención del respaldo social”*<sup>75</sup>.

Teniendo esto en cuenta, un Estado presentaría una mayor o menor debilidad estatal dependiendo del grado en que responda a los parámetros descritos por Sepúlveda. Si la respuesta a todos es negativa, estaríamos hablando de un Estado fallido. A éste respecto,

---

<sup>73</sup> *Ibíd.*

<sup>74</sup> *Ibíd.*

<sup>75</sup> SEPÚLVEDA, Isidro. “Estados fallidos: la quiebra del estado nacional y la desestabilización de la seguridad regional” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.) *Crisis somalí... Op. cit.*, p. 22.

López Martín facilita aún más la labor de poder catalogar un Estado como fallido ya que ofrece un listado de cuatro elementos básicos, cuya confluencia sería lo que daría lugar a un Estado fallido:

*“-La ruptura de la ley y el orden producido cuando las instituciones estatales pierden el monopolio del uso legítimo de la fuerza y se tornan incapaces de proteger a sus ciudadanos (o, peor aún, son utilizadas para oprimirlos o atemorizarlos).*

*-La escasa o nula capacidad para responder a las necesidades de sus ciudadanos, proveer servicios públicos básicos y asegurar las condiciones mínimas de bienestar y de funcionamiento de la actividad económica normal.*

*-La ausencia de entidad creíble que represente al Estado ad intra frente a sus ciudadanos, ad extra más allá de sus fronteras.*

*-Como consecuencia de lo anterior o, precisamente, causa de ello, asentamiento de grupos armados, cárteles, mafias, milicias, señores de la guerra que son quienes realmente ostentan el monopolio del uso de la fuerza y actúan, en general, en sustitución del Estado”<sup>76</sup>.*

Por tanto, si tenemos en cuenta estos parámetros y las distintas definiciones que hemos analizado anteriormente podríamos situar a los Estados objeto de estudio en alguna de las escalas de Rotberg. De este modo, cuando hablamos de Indonesia nos estaríamos refiriendo a un Estado débil en el que el gobierno no cumple plenamente todas sus funciones pero hay otras como el crecimiento económico o la respuesta a acciones exteriores que muestran su legitimidad. En el caso de Nigeria también estaríamos hablando de un Estado débil, pero con una debilidad mayor que la de Indonesia ya que como veremos en el apartado dedicado a Nigeria el país presenta índices de pobreza muy altos, deficiencias graves en sus servicios públicos y conflictos internos que en parte deslegitiman al Estado, nos referimos a la zona del Delta del Níger. Por su parte, Somalia es el ejemplo de Estado colapsado por antonomasia, todos los autores coinciden en que la situación de Somalia es especial y se encuentra en una posición muy negativa, ya que presenta todos los parámetros que de un Estado fallido. Tanto es así que López Martín lo ha calificado como “el paradigma de un Estado fallido”: *“Somalia es un caso único. Ningún otro Estado de los que se mencionan como posibles Estados ‘fallidos’ que aparecen en las listas elaboradas al efecto, representa como éste la realidad a la que se*

---

<sup>76</sup> LÓPEZ MARTÍN, Ana Gema. *Op. cit.*, p. 21.

*quiere hacer referencia con esta expresión. (...) Sin lugar a dudas nadie como Somalia aún todos los elementos, todos los rasgos que identifican el falo de un Estado: un país en el que el gobierno no tiene el control real de su territorio, ni es considerado legítimo por parte importante de la población, no ofrece seguridad interna, ni servicios públicos especiales a sus ciudadanos, y no ostenta el monopolio del uso de la fuerza. Una situación que tras prolongarse durante casi dos décadas parece haberse convertido en endémica. Ello le convierte en el paradigma, en el arquetipo de un estado 'fallido'”<sup>77</sup>.*

Además de estos parámetros aportados por Sepúlveda y por López Martín, existen también una serie de índices como “The failed States Index” de Fund for Peace (FFP), “The State Fragility Index and War List” del Center for Systematic Peace (CSP) o “Fragile States Strategy” de U.S. Agency for International Development (USAID) que ofrecen una lista de Estados fallidos. Este tipo de índices se realizan recogiendo una serie de datos como la violación de los derechos humanos, los movimientos de refugiados, niveles de seguridad, la legitimidad del Estado o la intervención de actores exteriores, entre otras cuestiones. Nosotros hemos tomado como ejemplo el de FFP por su precisión en los datos y su sencilla explicación. El FFP elabora una lista que muestra la debilidad o fortaleza de un Estado tomando como referencia algunos de los datos ya comentados anteriormente; para mayor comprensión se elabora un ranking de colores que van del granate al verde siendo el granate el color asignado para los países con más riesgos. En el listado para el año 2013 de Fund for Peace, Somalia aparece encabezando el ranking de Estados fallidos, seguido del Congo, Sudan y Sudán del Sur, todos representados en color granate. Nigeria ocupa el puesto dieciséis y aparece representado en un rojo intenso lo que indica debilidad cercana al fracaso. Indonesia se encuentra en el número setenta y seis del ranking y aunque también está incluido en las diferentes tonalidades de rojo presenta un tono más anaranjado lo que indica que aunque aún débil se aleja del fracaso y va acercándose a la estabilidad<sup>78</sup>.

Una vez que hemos clasificado a los Estados objeto de estudio dentro del ranking de debilidad estatal, vamos a analizar la situación política, económica y social de cada uno de ellos, así como el tipo de piratería que se desarrolla en cada zona. De esta forma

---

<sup>77</sup> Ibid., p. 13.

<sup>78</sup> La lista de Estados fallidos 2013 realizada por FFP, así como la información relativa a su elaboración y la puntuación que recibe cada Estado puede consultarse en: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2013-sortable> (Consultado el 28/10/2014).

podremos comprobar si el hecho de que se trate de un Estado débil o fallido tiene algún tipo de repercusión tanto en el auge de la piratería como en las acciones contra ellas que se están llevando a cabo en cada zona.





**SEGUNDA PARTE: ANÁLISIS REGIONAL DE LA PIRATERÍA  
MARÍTIMA: EL ESTRECHO DE MALACA, EL CUERNO DE  
ÁFRICA Y EL GOLFO DE GUINEA.**



## Capítulo 2.

### PIRATERÍA EN EL ESTRECHO DE MALACA.

Como ya hemos podido observar a través de los gráficos expuestos en el capítulo sobre “concepto de piratería” las aguas del sudeste asiático han sido foco de piratas desde hace siglos. Según Adam J. Young, “*Piracy/raiding has existed in maritime Southeast Asia at least since there were people to record it, and likely existed prior to that despite there being no literate society there to document it.*”<sup>79</sup> De este modo, una de las primeras alusiones que encontramos recogidas por escrito sobre la piratería en el Estrecho de Malaca data de principios del siglo V (dc) cuando el monje budista Shih Fa-Hsien de regreso a China de una peregrinación a uno de los monasterios budistas de la India atravesó el Estrecho de Malaca. Así fue como describió su paso: “*This sea is infested with pirates to meet whom is death*”<sup>80</sup>. Otra alusión del mismo tipo aparece a finales del siglo VIII (dc), principios del siglo IX de manos del viajero Chia-Tan en la que hacía varias descripciones refiriéndose al reino del Sur de Asia como “*the inhabitants are mostly pirates*”<sup>81</sup>. Estas alusiones a la piratería en la zona del sudeste asiático demuestran que el fenómeno de la piratería en la región no es algo nuevo aunque sí se presentan diferencias entre los piratas a los que se refería Shih Fa-Hsien y los que operan en la actualidad en la zona. No vamos a analizar la evolución de la piratería en el Sudeste asiático porque no es el propósito de nuestra investigación pero hemos considerado importante hacer alusión a la existencia de la piratería desde tiempos remotos porque más adelante nos ayudará a comprender cierta aceptación social que tiene la actividad en algunas áreas de Indonesia.

Las aguas que bañan el Sudeste Asiático han sido una de las zonas en las que el fenómeno de la piratería ha tenido una presencia más que relevante en los últimos siglos. Se trata de unas aguas con un gran tráfico comercial<sup>82</sup> que constituyen el punto de unión de Asia con el resto del mundo, por tanto, su importancia geoestratégica ha sido y sigue siendo vital

---

<sup>79</sup> YOUNG, Adam J. “Roots of Maritime Piracy in Southeast Asia” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark. (Eds). *Piracy in Southeast Asia: Status, issues and Responses*, IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2005, p. 7.

<sup>80</sup> *Ibíd.*

<sup>81</sup> *Ibíd.*

<sup>82</sup> Cada día más de 50.000 barcos pasan por el Estrecho de Malaca. Se transportan al día en torno a 15 millones de barriles de petróleo lo que supone el 35% del transporte global de crudo. Véase referencia en MILDNER, Stormy-Annika y GROB, Franziska. “Piracy and World Trade: The economic Costs” en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011. Berlin, p. 22.

para la economía a nivel mundial. Aunque la piratería es una constante en los diversos Estrechos y aguas territoriales de la zona, nos vamos a centrar estrictamente en el Estrecho de Malaca por ser uno de los puntos más castigados por la piratería, sobre todo desde el año 1997. Además, es la zona que mejor se adapta a las características que como ya hemos explicado en la introducción hemos tenido en cuenta a la hora de seleccionar nuestro objeto de estudio y que son: altos niveles de piratería y constituir un punto importante para el comercio internacional.

De este modo, según señalan investigadores como Catherine Zara Raymond del Instituto de Defensa y Estudios Estratégicos de Singapur (IDSS) o Howard Loewen y Anja Bodenmüller del Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs (SWP): “*the Straits of Malacca between Malaysia, Singapore and Indonesia are one of the world’s most important international shipping routes. Every year 65,000 vessels pass the Straits, carrying about one third of the world trade and half of global energies supplies*”<sup>83</sup>. Además, ha sido descrito en numerosas ocasiones como uno de los pasos marítimos más importantes del planeta para el transporte de petróleo<sup>84</sup>, más de cincuenta mil barcos transitan este corredor cada año entre ellos muchos petroleros con destino a Japón, China, Corea del Sur y otros países del Pacífico<sup>85</sup>. Sus costas son ricas en recursos pesqueros y en fauna marina y son también conocidas sus blancas playas y la concentración de arrecifes de coral, lo que hace que el Estrecho de Malaca tenga una gran importancia también para la industria pesquera y turística<sup>86</sup>. Todas estas características nos permiten hacernos una idea de la importancia, sobre todo económica, que tiene este Estrecho ya no sólo para los países cuyas costas baña, sino también para los que dependen de los productos que pasan por allí.

Como ya hemos explicado anteriormente, para analizar la piratería en el Sudeste Asiático hemos tomado como objeto de estudio el Estrecho de Malaca y hemos centrado nuestro análisis en Indonesia que es uno de los países que lo constituyen y que es la principal base

---

<sup>83</sup> LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. “Straits of Malacca” *Piracy and Maritime Security...* Op. cit., p. 42.

<sup>84</sup> HAZMIN BIN MOHD RUSLI, Mohd. ”Protecting vital sea lines of communication: A study of the proposed designation of the Straits of Malacca and Singapore as a particularly sensitive sea area”. *Ocean and Coastal Management Journal*, nº 52 (2012), pp. 79-94.

<sup>85</sup> TONGZON, José L. “Whither the Malacca Straits? The Rise of New Hub Ports in Asia” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits* IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia (Singapur, 2006), p.202.

<sup>86</sup> HAZMIN BIN MOHD RUSLI, Mohd. Op. cit., p. 79.

de piratas que actúan en la región. En los epígrafes siguientes analizaremos las características políticas, económicas y sociales de Indonesia, lo que nos permitirá conocer la situación del país y analizar a su vez bajo qué circunstancias se gesta la piratería en esta región.

## 2.1. INDONESIA: SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA

Oficialmente conocida como la Republica de Indonesia se trata de un país insular situado entre el Sudeste Asiático y Oceanía. Hablamos por tanto del archipiélago más grande del mundo que comprende un total de diecisiete mil quinientas ocho islas, algunas de ellas inhabitadas.

**Figura 8: Mapa del archipiélago de Indonesia.**



El archipiélago cuenta además con una posición estratégica muy importante ya que se encuentra entre el océano Pacífico y el Índico por lo que constituye un puente entre Europa y Asia, Oriente y Occidente, esta posición estratégica del país ha influido, sin duda, en su vida cultural, social, política y económica, lo que nos permite argumentar que esa posición ha sido fundamental a la hora de abordar nuestro objeto de estudio: la piratería marítima.

Por tanto, Indonesia ha sido desde al menos el siglo IX<sup>87</sup>, una zona muy importante para el comercio a nivel mundial. Atraídos por esta importancia estratégica y por su riqueza en recursos naturales, numerosas potencias extranjeras fijarán su atención en esta zona.

Los primeros que se acercaron por aquellas costas fueron los comerciantes musulmanes de los que se piensa que llevaron el Islam<sup>88</sup>. Después, siglos más tarde, en el siglo XVII, los europeos llegaron a territorio indonesio y comenzaron a disputarse el monopolio del comercio de especias. Primero los portugueses, seguidos de holandeses e ingleses. Tras diversas disputas por el control comercial, fueron los holandeses quienes se hicieron con el poder y por ende colonizaron el archipiélago, enfrentándose desde el principio a una fuerte oposición local, hecho que estará presente durante todo el periodo de la colonización. Tres siglos y medio duró la colonización holandesa en Indonesia aunque su control sobre el archipiélago fue un poco débil en algunas islas. Durante este periodo, los holandeses tuvieron que hacer frente a numerosas revueltas internas especialmente en Java, Sumatra y las Molucas, además de la guerra en la región de Aceh que duró treinta años. No podemos olvidar que Indonesia contaba con grandes divisiones políticas y sociales. Tim Lindsey y Mas Achmad Santosa señalan que hay cerca de doscientos grupos étnicos diferentes repartidos entre las más de diecisiete mil quinientas islas que forman el país<sup>89</sup>, pero al igual que sucedió en otros territorios colonizados, como por ejemplo Somalia, los indonesios dejaron a un lado sus problemas internos y unieron sus fuerzas para alcanzar la independencia. *“At the beginning of the Revolution, none of the basic divisions among Indonesians had been resolved except that there was agreement on Independence as the immediate goal”*<sup>90</sup>.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los japoneses ocuparon Indonesia y comenzaron un enfrentamiento con los holandeses que se negaban a perder su colonia. Si bien la ocupación japonesa pareció frenar en un principio no sólo el dominio holandés, sino

---

<sup>87</sup> Es posible que la importancia económica de esta región para el resto del mundo comenzará anteriormente al siglo IX pero las referencias que hemos encontrado para este trabajo sostienen que *“By at least the ninth century there were several thousands Muslim merchants in Canton. Such contacts between China and the Islamic world would have been maintained primarily via the sea routes through Indonesian waters”* en RICKLEFS, M.C. *A History of Modern Indonesia since C. 1200*, Palgrave Macmillan, Fourth Edition, China, 2008, p. 3.

<sup>88</sup> *Ibíd.*

<sup>89</sup> LINDSEY, Tim y SANTOSA ACHMAD, Mas. “The Trajectory of law reform in Indonesia: A short overview of legal systems and change in Indonesia” en LINDSEY, Tim. *“Indonesia Law and Society*. The Federation Press, Second Edition, 2008, p. 2.

<sup>90</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, p. 248.

también el fuerte movimiento independentista indonesio, fue solo cuestión de tiempo ya que los indonesios vieron en el debilitamiento de la potencia colonial una oportunidad para lograr su objetivo por lo que retomaron aún con más fuerza su idea independentista. En agosto de 1945, dos días después de la rendición japonesa en la Segunda Gran Guerra, Ahmed Sukarno, uno de los líderes más influyentes del movimiento independentista proclamó la independencia del país, siendo proclamado presidente. El gobierno holandés, se negaba a perder el control en el archipiélago y en un intento por restablecer control sobre el archipiélago inició un conflicto tanto armado como diplomático, que concluyó el 27 de diciembre de 1949 cuando, tras las presiones internacionales de Naciones Unidas y Estados Unidos, los holandeses reconocieron la independencia de Indonesia a excepción de Papúa que no fue incorporado al archipiélago hasta algunos años más tarde<sup>91</sup>.

Indonesia se dio una Constitución de corta vida, pues solo estuvo vigente hasta agosto de 1950, fecha en la que a excepción de Papúa, todos los pequeños territorios que Holanda poseía en el archipiélago fueron entregados al gobierno de Indonesia.

El nuevo gobierno tuvo que enfrentarse a las grandes diferencias políticas, económicas y sociales existentes desde antes de la época colonial y que habían sido desatendidas durante años. En palabras de Ricklefs: *“There were still fundamental issues that, in the years of anticolonialism, war and revolution, Indonesians had not had the time or the opportunity to confront. As they now came to confront them, it became evident that-beyond victory over the Dutch- the Revolution had not resolved so many issues after all”*<sup>92</sup>.

### **2.1.1. La primera experiencia democrática de 1950-1957.**

Tal y como hemos señalado en el apartado anterior, una vez conseguida la independencia, Indonesia tenía un nuevo reto: dar forma al futuro tanto social como político y económico del nuevo país. De acuerdo con Ricklefs: *“In a country still typified by poverty, low educational levels and authoritarian’s traditions, much depended upon the wisdom and good fortune of the Indonesian leadership”*<sup>93</sup>. Esta situación provocará enfrentamientos internos entre los diferentes líderes políticos. Además de las distintas etnias que viven en

---

<sup>91</sup> Ibid., p. 269.

<sup>92</sup> Ibid., p. 270.

<sup>93</sup> Ibid., p. 273.



Indonesia, también cuenta con diferentes grupos religiosos y movimientos secesionistas, como en la región de Aceh, lo que dificulta sobremanera la organización y el gobierno del archipiélago.

Durante los primeros años de su existencia como Estado, Indonesia experimentó un gran crecimiento de población. En 1950, se estima que la población giraba en torno a los 77,2 millones de habitantes, mientras que tan sólo cinco años después, en 1955, el número de personas censadas ascendía a 85,4 millones<sup>94</sup>. En este sentido, y a pesar del incremento de la producción interior de alimentos, no era posible cubrir las necesidades de la población por lo que productos como el arroz, debían ser importados. Otro problema que trajo consigo el desarrollo que se inició tras su independencia fue la migración de la población del campo a la ciudad donde se esperaba un futuro más próspero: *“between 1945 and 1955 Jakarta’s population doubled to 1.8 million”, “by that time two other cities were around one million (Surabaya and Bandung) and three were around half a million (Semarang, Palembang and Medan”*<sup>95</sup>). Este movimiento de población a los centros urbanos tuvo unas consecuencias inmediatas pues las grandes y medianas ciudades se convirtieron en el foco de la actividad política, quedando olvidados los problemas de las áreas rurales.

Respecto al sector económico los primeros años de independencia no fueron muy buenos a este respecto ya que como hemos señalado anteriormente, el país dependía de las importaciones y la recuperación de sus exportaciones era muy lenta. La Banca seguía controlada por los intereses holandeses y británicos, como en la época colonial y cada vez más por intereses chinos. El sector pesquero de algunas pequeñas islas estaba dominado por la compañía holandesa KPM, por tanto, *“it was clear to informed observers that Indonesians were not independent economically, a fact which was to contribute to the radicalism of the late 1950s”*<sup>96</sup>.

A nivel político, Lindsey y Santosa apuntan que ya desde su independencia *“Indonesian governments tried to control his extraordinary economic, social and political diversity, and their state’s consequent tendency to fragmentation, by developing a highly-centralised and authoritarian bureaucratic system, which has only in the past decade*

---

<sup>94</sup> Ibid., p. 274.

<sup>95</sup> Ibid., p. 274.

<sup>96</sup> Ibid., p. 275.

*begun to be unravelled by a devolution of power to the regions*”<sup>97</sup>. Por tanto, en las primeras décadas desde su independencia, los diferentes presidentes de Indonesia van a demostrar una fuerte tendencia a la centralización del poder, lo que como veremos más adelante va a repercutir en sus políticas, en la gestión de las mismas y en el aumento de las desigualdades regionales. Durante estos primeros años van a aparecer en Indonesia diversos partidos políticos, aunque solo unos pocos tendrán un papel relevante en Yakarta. Algunos de los más importantes serán:

- El Partido Socialista (PSI) respaldado por intelectuales de Yakarta y en algunas zonas también por ciertos sectores más populares, aunque en menor medida. Contaba también con la simpatía de funcionarios y ciertos sectores del ejército.
- Partai Murba (Partido Proletario) que representaba el Comunismo Nacional.

Por parte de los sectores cristianos destacan dos partidos importantes:

- Parkindo: Partai Kristen Indonesia, de corte protestante y
- Partai Katholik, católico.

Por parte de los sectores islámicos destaca:

- Masyumi que representaba los intereses políticos islámicos y era además el partido más grande de todo el país. Dentro de este partido existían también divisiones internas ya que el partido contaba con dos líderes Sukiman Wirjosandjojo y Mohammad Natsir. En general, entre los seguidores del Masyumi se encontraban los musulmanes más comprometidos (commitment Muslims) entre los que destaca parte de la burguesía indígena y alumnos y profesores religiosos (Kyais y ulamas). Contaba además con antiguos miembros de las guerrillas Hizbullah y Sabilillah. Los Masyumi nunca declararon oficialmente un deseo de crear un estado islámico y siempre mantuvieron las distancias con el grupo revolucionario Darul Islam.

Otro partido importante, el segundo más grande del país, era el Partido Nacionalista Indonesio (PNI). Este partido se basaba en la burocracia, es decir, contaba con un orden jerárquico, división de responsabilidades y especialización del trabajo. Contaba entre sus seguidores con los musulmanes más moderados. Se pensaba que era el partido de Sukarno, aunque este había manifestado mantenerse al margen de cualquier partido político. Se le consideraba el mejor contrapeso al partido islamista Masyumi de ahí que

---

<sup>97</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M. *Op. cit.*, p. 2

tuviera mucha aceptación también entre las comunidades cristianas de las islas más pequeñas. Aparte de los Masyumi, otro partido de corte islamista era Nahdatul Ulama (NU), fuerza política “*más suave que Masyumi*”<sup>98</sup> ya que no abogaba tan directamente por la creación de un Estado Islámico. Por último, encontramos al Partido Comunista (PKI) que en un principio contaba con el apoyo de trabajadores tanto de las zonas urbanas como de las más rurales. Más adelante sus ideas marxista-leninista se extendieron a otros sectores de la sociedad incluyendo el campesinado, lo que le hizo perder gran parte de su carácter proletario<sup>99</sup>.

Con este gran número de partidos políticos de corte tan dispar es comprensible que este primer periodo político tras la independencia no alcanzara los logros perseguidos, sobre todo, por la falta de acuerdo entre los partidos. Hay que tener en cuenta que una vez conseguida la independencia los líderes políticos de Yakarta decidieron construir un sistema parlamentario basándose en el que mejor conocían: la democracia multipartidista holandesa. Por tanto, el Parlamento diseñado estaría formado por una cámara parlamentaria de 232 miembros que contaría con representantes de todos los partidos políticos mencionados anteriormente, siendo los dos grupos mayoritarios el Masyumi y el PNI. La creación de la “nueva Indonesia” había traído consigo la instauración de una Constitución provisional que estaría en vigor hasta que se redactara una nueva con el consenso de todos los partidos, hecho que no ocurriría en los años siguientes por la falta de acuerdo entre ellos.

En 1955, se celebraron las primeras elecciones de la historia de Indonesia, aunque se presentaron cincuenta y dos partidos, solo cuatro consiguieron resultados significativos: PNI (22%), Masyumi (20%), NU (18%) y PKI (16%). Como podemos observar el grupo mayoritario fue el grupo nacional PNI y su líder Sukarno, fue reelegido presidente<sup>100</sup>. Se formó una Asamblea Constitucional (Konstituante) para que redactara una constitución permanente que sustituyera a la Constitución provisional que había estado vigente desde 1949 y que se basaba en los modelos occidentales<sup>101</sup>.

---

<sup>98</sup> GIL PÉREZ, Javier.” Evolución del fenómeno islamista en Indonesia 1945-2004”, en “*Nuevas Perspectivas de Investigación sobre Asia Pacífico*”. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, pp. 666-679. Disponible en: <http://www.ugr.es/~feiap/ceiap2v2/ceiap/capitulos/capitulo42.pdf> (Consultado el 23 de febrero de 2014).

<sup>99</sup> RICKLEFS, M.C., *Op. cit.*, p. 277.

<sup>100</sup> *Ibíd.*, p.666.

<sup>101</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M., *Op. cit.*, p. 8.

Extenderíamos mucho el análisis de este periodo si nos detuviéramos a explicar detalladamente el juego político que trajo consigo esta nueva etapa, no siendo necesario para nuestra investigación. A modo de resumen indicar que fueron tiempos difíciles para Sukarno ya que el país contó con varias revoluciones internas en las que tanto partidos políticos como ejército y guerrillas o grupos revolucionarios se veían involucrados. Solían producirse además cuando el presidente Sukarno se encontraba fuera del país en algún viaje oficial.

Tampoco en estos años se produjo ningún avance respecto a la reivindicación que desde la independencia tenían sobre Papúa, en manos de los holandeses. Y respecto a la economía fue un periodo marcado por fuertes subidas y bajadas en los precios que unido a la pobreza de la población produjo un incremento del contrabando, acto en el que muy a menudo se veían implicados miembros del ejército<sup>102</sup>.

En los asuntos exteriores, Indonesia fue mejorando poco a poco las relaciones con China. En 1953, se firmaron acuerdos comerciales y en 1955, en la Conferencia de Bandung en la que el Movimiento de Países No Alineados reivindica su papel en la Guerra Fría como alternativa a los dos bloques, se firma un tratado de doble nacionalidad entre los dos países.

Por tanto, tal y como hemos visto y siguiendo los argumentos de Ricklefs: *“There was a general consensus that democracy was desirable and that these were the men to create a democratic state. But by 1957 this first democratic experiment had collapsed, corruption was widespread, the territorial unity of the nation was threatened, social justice had not been achieved, economic problems had not been solved, and the expectations generated by the Revolution were frustrated”*<sup>103</sup>.

### **2.1.2. Democracia Guiada (1957-1965).**

Esta nueva etapa política de Indonesia viene marcada por una nueva forma de hacer política que apareció en mitad de la crisis de 1957 y a la que Sukarno dio el nombre de “Democracia Guiada”. Siguiendo las declaraciones de Ricklefs sobre la democracia guiada *“this was a fluid system, born of crisis and constantly changing through one of the most disturbed periods of Indonesia history. Guided democracy was dominated by the*

---

<sup>102</sup> RICKLEFS, M.C., *Op. cit.*, p. 278.

<sup>103</sup> *Ibíd.* p. 273.

*personality of Sukarno, although he shared the initiative for its introduction with the army leadership*”<sup>104</sup>. Vamos a comprobar entonces cómo en este periodo, Sukarno va a ir endureciendo su figura política y cómo el ejército va a ir adquiriendo cada vez más fuerza e importancia en la esfera política Indonesia, especialmente el general Suharto.

En estos primeros años y visto el fracaso que tuvo su intento de renovación democrática de la etapa anterior, los líderes políticos indonesios se van a acercar a las políticas llevadas a cabo por los estados opresores, holandeses y japoneses, por ser con las que están más familiarizados y porque aun teniendo en cuenta todas sus faltas son más efectivas que el multipartidismo que se intentó desarrollar en la etapa anterior.

Sukarno crea un Business Cabinet (Kabinet Karya) que supuestamente no pertenece a ningún partido concreto pero que en la realidad estará formado por miembros del PNI y NU. Tal y como hemos podido comprobar en la etapa anterior, el favoritismo político fue una constante en el gobierno de Sukarno y la creación de este Gabinete es algo que lo vuelve a poner de manifiesto.

En junio de 1957, Sukarno apuesta por un alejamiento de las relaciones con Occidente, elogia claramente el unipartidismo soviético y aboga por seguir una estructura parecida. Insiste en que *“the corrupt rock and roll culture of the West must somehow be abandoned for a more truly Indonesian personality”*<sup>105</sup>.

En este periodo continua la corrupción dentro de los diferentes partidos políticos e incluso hubo algún episodio de filtraciones de espías entre el PKI y el ejército y viceversa. A finales de 1957, se celebraron elecciones para el “Consejo Provincial” siendo el PKI el partido más votado. Este acontecimiento reforzó la idea de Sukarno de que este partido no podía renunciar a un rol dentro del gobierno. Por tanto, vemos que continúan las tensiones entre los diferentes partidos políticos e incluso algunos de ellos rechazan el hecho de que la figura de Sukarno haya alcanzado más protagonismo político que el de mero presidente marioneta y piden su retorno al ejercicio de ese rol.

A todos estos problemas de partidos se suma en 1958 la autoproclamación de un gobierno rebelde en Sumatra, el PRRI (Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia, Revolutionary Government of the Indonesia Republic). Dos días después de su formación

---

<sup>104</sup> Ibíd. p. 294.

<sup>105</sup> Ibíd. p. 297

este gobierno revolucionario recibía el apoyo de los rebeldes de Permesta en Sulawesi; además *“the rebels were assured of clandestine support from the United States, which was equally worried by Sukarno and PKI”*<sup>106</sup>. Sin embargo, este gobierno rebelde no recibió mucho apoyo interno por parte de otros grupos locales ya que tanto los rebeldes de Darul Islam de la región de Aceh como los del oeste de Java y el sur de Sulawesi siguieron sus propios caminos. Si bien, en 1959 se produjeron algunas relaciones entre el PRRI y Darul Islam no tuvieron una importancia muy relevante. Por su parte, las compañías petroleras extranjeras como Caltex, Stanvac and Shell permanecieron al lado de Yakarta que les ofreció protección para sus intereses a cambio de que les siguieran pagando a ellos los impuestos<sup>107</sup>.

Ante esta situación, Sukarno hace un llamamiento para llevar a cabo una represión contra los rebeldes, algo en lo que tanto el resto de partidos como el ejército van a estar de acuerdo. A finales de febrero de 1958, el ejército bombardeó instalaciones del PRRI en Padang, Bukittinggi y Menado. A su vez, Estados Unidos suministró armas a los rebeldes y propuso enviar marines para la protección de sus nacionales y propiedades petrolíferas en la zona, pero el gobierno indonesio rechazó esta petición, alegando que serían ellos quienes se encargarían de proteger los intereses petroleros. A mediados de 1958 y tras varios enfrentamientos, la revolución del PRRI fue reducida pero este episodio no quedó en una simple anécdota y va a convertirse en un factor clave en las relaciones entre Indonesia y Estados Unidos que quedarán bastante dañadas debido al apoyo estadounidense a los rebeldes. Además, aunque el Secretario de Estado Norteamericano, J.F. Dulles, condenó la intervención en apoyo del PRRI en un esfuerzo de restablecer relaciones con Yakarta, el episodio hizo que tanto Sukarno como otros líderes tuvieran un trato hacia Estados Unidos *“even with greater suspicious than was usual between developing states and great powers”*<sup>108</sup>.

Retomando la política interna, el cinco de julio de 1959, tras superar muchos obstáculos por parte de las diferentes facciones políticas, Sukarno, con el apoyo del ejército, emitió un Decreto Presidencial a través del cual disolvió la Asamblea Constituyente (Konstituante) y de manera unilateral restauró la vieja constitución de 1945. Con esto Sukarno volvía a dar otro golpe a los partidos islamistas, ya que la Konstituante se había

---

<sup>106</sup> Ibid., p. 300.

<sup>107</sup> Ibid.

<sup>108</sup> Ibid., p. 301

quedado estancada respecto a sí se debía aplicar la ley islámica y eso era algo que Sukarno no quería<sup>109</sup>. Lindsey y Santosa sostienen además que con este movimiento “*Indonesia returned to an authoritarianism system similar in some ways to both the colonial and traditional models of a ruler exercising control through a patrimonial bureaucracy backed by military forces*”<sup>110</sup>.

Desde el punto de vista económico, empezaba en 1959 lo que Rickleff califica como “*the economic Chaos of the Guided Democracy*”<sup>111</sup>, la rupia se devaluó en un 75% lo que afectó enormemente a las clases más pudientes y a los hombres de negocios, especialmente chinos. La crisis de liquidez que esta medida produjo fue tan grande que el gobierno se vio obligado a pedir una expansión del crédito. Al cabo de seis meses el suministro de dinero fue subiendo poco a poco hasta colocarse en los niveles iniciales, lo que conllevó una subida de la inflación. Además, cada vez era más notable la intromisión del ejército tanto en la economía como en la administración.

Esta época se caracteriza, por tanto, por el aumento de inestabilidad doméstica y económica debido a la inflación que en 1964 alcanzó el 134% y al aumento de los enfrentamientos entre las diferentes facciones políticas, especialmente los que protagonizaron el PKI y el ejército. Sin duda, estos enfrentamientos no beneficiaban al PKI que se va a ir debilitando poco a poco. Ante esta situación surgirá en su seno un personaje que será clave en la historia de la Indonesia contemporánea, el general Suharto.

Por otra parte, en lo que se refiere a los asuntos internacionales de la nueva Indonesia, el panorama no se presentaba mucho más halagüeño que en su esfera interna ya que pasará a formar parte del escenario de Guerra Fría y del enfrentamiento entre los dos bloques dominantes. En este sentido, Holanda manifiesta sus deseos de crear un estado independiente en Papúa, para lo que cuenta con el apoyo local. Esto provocó que Indonesia rompiera relaciones diplomáticas con Holanda y que se diera comienzo a una campaña apoyada por los militares indonesios para la recuperación de Papúa. Esta campaña a su vez, motivó un acercamiento a la Unión Soviética que deseaba aumentar su influencia en Indonesia. La Unión Soviética aportó dinero para la causa indonesia pero su estrategia sufrirá un giro en 1961, cuando con la llegada de John F. Kennedy al

---

<sup>109</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M. *Op. cit.*, p. 9.

<sup>110</sup> *Ibíd.*

<sup>111</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, p.304

gobierno de Estados Unidos éste quiso implicarse también en la causa de Papúa para frenar la influencia soviética en el archipiélago. Estados Unidos comenzó entonces a trabajar para alcanzar a un acuerdo negociado sobre la cuestión de Papúa<sup>112</sup>, basándose en la presión hacia Holanda. Finalmente, los holandeses cedieron y comenzaron las negociaciones en marzo de 1962, alcanzándose un acuerdo el 15 de agosto de ese año, por el que Holanda se comprometía a transferir el 1 de octubre de ese año el territorio de Papua a una administración provisional de Naciones Unidas, que a su vez se la entregaría a Indonesia, el 1 de Marzo de 1963. Por su parte, el gobierno de Yakarta estaba obligado a celebrar un referendun de libre elección en el territorio para que fueran los propios habitantes de Papúa quienes eligieran si querían pertenecer o no a Indonesia.

Por otro lado, las relaciones con Malasia, país vecino con el que comparte frontera en el Estrecho de Malaca, habían sido ambivalentes desde la independencia de éste en 1957. De acuerdo con Rickless *“many Indonesian leaders regarded Malaya as somehow less truly independent since it had no revolution, and were suspicious of the continuing British presence there, jealous of the economic successes of Malaya and deeply offended by Malayan and Singaporean support for PRRI”*<sup>113</sup>. Cabe señalar, como veremos más adelante, estos recelos con sus vecinos en el Estrecho de Malaca van a continuar hasta nuestros días y serán una traba importante para que la lucha anti piratería en la zona sea efectiva.

Hacia el año 1961, Indonesia mostrará notablemente su oposición a la creación de Malasia que dará como resultado una política de confrontación conocida como *konfrontasi*. Los mayores problemas se presentaron cuando Indonesia mostró su oposición a la anexión por parte de Malasia de los territorios de Sabah, Brunei y Sarawak, que hasta entonces habían pertenecido a la corona británica. Se originó a partir de aquí una guerra no declarada entre Indonesia y Malasia que contaba con el apoyo de británico, neozelandés y australiano. Tras tres años de enfrentamientos estos llegaron a su fin en 1966 a través de la firma de un tratado de paz que implicaba el reconocimiento de Malasia por parte de Indonesia. Este conflicto no solo trajo consigo una mayor inestabilidad en la política interna de Indonesia sino que también repercutió en su política exterior ya que en el año 1965 Indonesia se retiró temporalmente de Naciones Unidas después que Malasia

---

<sup>112</sup> Ibid., p. 307.

<sup>113</sup> Ibid., p. 310.



hubiera conseguido asiento dentro del grupo de los Estados no-permanentes del Consejo de Seguridad.

El 30 de septiembre de 1965, se produjo en Indonesia un golpe de estado que puso fin al gobierno de Sukarno y al PKI y que llevó al poder al general Suharto. Como hemos podido observar en este breve resumen de la política del archipiélago, el panorama político era muy complicado: corrupción, amiguismo, alianzas y las dos grandes potencias de la Guerra Fría, por ello, coincidimos con Ricklefs cuando afirma que: *“The intricacies of the political scene, the contacts, friendships and hatreds that linked most of the major participants to one another, and the suspect nature of much of the evidence, make it unlikely that the full truth will ever be known. It seems improbable that there was a single mastermind controlling all the events, and interpretations which attempt to explain events solely in terms of PKI, army, Sukarno or Soeharto plot must be treated with caution”*<sup>114</sup>. *“On the night of 30 September 1965 the house of cards came prematurely crashing down. It was months before the consequences were clear, but on that night the balance of hostile forces which underlay guided democracy came to an end. Many observers have seen tragedy in the period, especially the tragedy of Sukarno, the man who outlived his time and used his popular support to maintain a regime of extravagant corruption and hypocrisy. But a greater tragedy lay in the suffering of the Indonesian people”*<sup>115</sup>.

### **2.1.3. El Nuevo Orden y el Gobierno de Suharto (1965- 1998).**

#### **A) Primeros años del Gobierno de Suharto.**

En 1965 comenzaba una nueva etapa para Indonesia, tras la caída del presidente Sukarno y ya con el general Suharto al frente del país queda inaugurada una nueva etapa a la que Suharto denominó “el Nuevo Orden” para diferenciarla de “el Viejo Orden” del mandato de Sukarno. Como suele ocurrir cuando se produce un cambio de gobierno, el nuevo presidente contaba con seguidores y detractores tanto dentro como fuera de Indonesia ya que el cambio político trajo consigo un mayor acercamiento a Occidente pero no consiguió mejoras respecto a los derechos humanos ni la corrupción que siguieron estando vigentes en esta nueva etapa: *“Rightist admired the Soeharto government for*

---

<sup>114</sup> *Ibíd.*, p. 318.

<sup>115</sup> *Ibíd.*, p. 321.

*destroying PKI and adopting pro-Western policies. Leftist despised it for doing the same. Among less committed observers, there were many who admired the government's achievements in stabilising the economy, but who condemned its human rights record and corruption”<sup>116</sup>.*

Según Ricklefs, se produjeron bastantes paralelismos durante la primera época de la presidencia de Suharto y el periodo colonial holandés ya que también en este periodo el gobierno buscaba legitimidad a través de promesas basadas en el desarrollo de la economía nacional y una mejora en la educación y el bienestar. Pero la mayoría del desarrollo económico de la nación se encontraba en manos de empresas extranjeras y el crecimiento de la industria indígena aunque sí que se produjo fue en menor escala. Otro de los paralelismos que contempla Ricklefs respecto a la etapa colonial es que el poder político, económico, militar y administrativo se encontraba centralizado en manos de una pequeña elite y que incluso esta centralización llegó a ser más acentuada con la llegada de este “Nuevo Orden” que lo que había sido en tiempos del colonialismo.

En lo referente a la religión, el fin del PKI y la llegada de Suharto a la presidencia no supusieron un ascenso del islam a las esferas de poder. Desde un principio, Suharto consideró que un islam político podría poner en peligro la estabilidad lo que impediría a su vez la llegada de capital extranjero, por este motivo Suharto realizó lo que Javier Gil Pérez ha denominado como “una brillante operación política” ya que *“no permitió la re-legalización de Masyumi pero sí la creación de un nuevo partido islamista con la condición de que éste no estuviera dirigido por la antigua cúpula de Masyumi”*.<sup>117</sup> Con esto Suharto pretendía:

1. Intentar acoplar el Islam político a su régimen para darle voz política pero
2. alejando a la antigua cúpula para que no se convirtiera en una amenaza.

Quedó así establecido, por tanto, el Parmusi (Partido Musulmán de Indonesia). A esto hay que añadir que a partir de 1965 se produjo un considerable crecimiento de otras religiones en el país, sobre todo del cristianismo, pero también del hinduismo y el budismo, por lo que se llegó a la conclusión de que el futuro del Islam dependía sobretodo de una profunda islamización de la sociedad. A este respecto resaltamos que la rama más ortodoxa del Islam se mostraba más dispuesta a la adaptación respecto a la cambiante

---

<sup>116</sup> *Ibíd.*, p. 322

<sup>117</sup> GIL PÉREZ, Javier. *Op. cit.*, p. 669.

situación política que la rama modernista. Además, estaban comenzando a aparecer líderes islámicos más jóvenes que no compartían la escisión que había dentro del islamismo entre modernistas y ortodoxos ni encontraban dificultad alguna en vivir en una sociedad cada vez más multi-religiosa. Pero a pesar de eso, en estos primeros años del mandato de Suharto se produjeron enfrentamientos entre musulmanes y cristianos aunque detrás de muchos de estos enfrentamientos se escondían más motivos políticos que religiosos<sup>118</sup>.

Respecto a los temas sociales, el “Nuevo Orden” tuvo que afrontar grandes problemas que aunque no constituían una novedad ya que llevaban presentes desde la época del colonialismo holandés, sí constituían una verdadera carga para el progreso y tanto la dominación japonesa como las turbulencias políticas de los últimos años los habían empeorado.

Uno de estos problemas fue la cobertura de las necesidades de bienestar de la nación que si en los años anteriores había sido complicada, el reto ahora era mucho más importante ya que el nivel de población estaba experimentado un considerable incremento, llegando a registrarse un censo de 119,2 millones en 1971 y 147,4 millones de personas en el año 1980<sup>119</sup>. Por otro lado, los niveles de educación y sanidad permanecieron en un nivel bajo aunque bastante mejores si se los compara con los de etapas anteriores, por ejemplo: *“By 1974 there were 6221 doctors. In Java there was one doctor for every 21.7 thousand inhabitants and in the outer islands one for every 17.9 thousands (which did not mean easier access to a doctor there, for the population was dispersed over greater distances)”*<sup>120</sup>. En el caso de la educación: *“By 1973, although 57 per cent (11.8 million) of 7-12-years-old were in primary school, that still left about 8.9 million in this group without schooling. At tertiary education level, the Indonesian government continued to surpass the Dutch record”*<sup>121</sup>.

Otro de los problemas sociales que se le presentaron al “Nuevo Orden” fue el de la superpoblación de las grandes ciudades como Java que seguía registrando el mayor índice de población del país con un 60,4% en 1971<sup>122</sup>. En este caso también se registra un

---

<sup>118</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, pp.323, 333, 334 y 335.

<sup>119</sup> Oficina Central de Estadística de Indonesia (BPS \_ Badan Pusat Statistik). Disponible en: <https://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1267> (Consultado el 4 de marzo de 2014)

<sup>120</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, pp.324.

<sup>121</sup> *Ibíd.*

<sup>122</sup> Oficina Central de Estadística de Indonesia (BPS \_ Badan Pusat Statistik). *Op. cit.*

paralelismo con la etapa colonial ya que ni los holandeses ni el “Nuevo Orden” de Suharto pudieron favorecer la migración de los habitantes de Java hacia otras islas<sup>123</sup>.

En el ámbito económico se produjeron una serie de mejoras que trajeron consigo consecuencias políticas. En 1967, se produjo una reducción de la inflación al 100%, cifra que aunque seguía siendo alta suponía una mejora respecto al caos que se había experimentado en la etapa anterior. Desde 1966 a 1968 se devaluó la rupia lo que produjo una reducción en el contrabando y las importaciones externas y atrajo ayuda e inversiones exteriores, sobre todo de China<sup>124</sup>. Estos nuevos empresarios chinos a los que se les denomina *cukongs* juegan un papel importante en la economía del país ya que serán los que traigan negocios, capital y conexiones externas a Indonesia y aunque estos empresarios nunca podrían suponer apoyo político debido al arraigado sentimiento “anti-chino” de los indonesios, sí que jugaron un papel muy importante en el desarrollo de un gobierno corrupto ya que la clase política indonesia les aportaba entre otros privilegios licencias, tarifas protegidas, acceso preferente a monopolios lucrativos, créditos y contratos gubernamentales a cambio de dinero y de la reinversión de sus ganancias dentro de la economía indonesia y de esta manera contribuir a su fortalecimiento<sup>125</sup>.

En el ámbito internacional, en 1966, se reanudaron las relaciones con Malasia por ser requisito indispensable para que Indonesia recibiera ayudas por parte de los países occidentales. Además, se produjo también en el mismo año la reincorporación del país a Naciones Unidas y al Fondo Monetario Internacional.

Otro acontecimiento importante en lo que respecta a la política exterior indonesia se produjo en 1967, cuando junto a Malasia, Singapur Tailandia y Filipinas formaron la Association of South East Asian Nations (ASEAN). Esta asociación nació con la intención de promover la cooperación regional en temas económicos y culturales, aunque en un principio se centrarán más en cuestiones geoestratégicas. En estos primeros años, el papel de la ASEAN era más simbólico que práctico ya que sus cinco integrantes iniciales presentaban rivalidades ideológicas a las que con el paso de los años han sabido hacer frente. La organización se formó dentro del contexto de la Guerra Fría para evitar

---

<sup>123</sup> *Ibíd.*, p. 325.

<sup>124</sup> *Ibíd.*, p. 333.

<sup>125</sup> ROCK, Michael. T. *“Dictator, Democrats, and Development in Southeast Asia”*. Oxford University Press, 2016, p. 145.

la expansión del Comunismo desde Vietnam hacía otros países de la zona y para fomentar la resolución pacífica de los diferentes conflictos territoriales que se estaban produciendo entre diferentes países de la región<sup>126</sup>. Más adelante veremos que con el paso del tiempo, la ASEAN va a ir adquiriendo mayor compromiso respecto a la cooperación de sus estados miembros y como va a jugar un papel importante respecto a la lucha contra la piratería en la zona del Estrecho de Malaca.

Por otro lado, en 1969, se celebró el referéndum que se había acordado años atrás entre Holanda, Indonesia y Naciones Unidas para que los habitantes de Papúa eligieran si querían pertenecer a Indonesia o preferían la independencia. El resultado salió favorable a la incorporación por lo que Papúa y sus veintiséis provincias pasaron a formar parte de Indonesia lo que supuso un nuevo reto tanto cultural como administrativo para Yakarta, así como un nuevo problema de seguridad añadido debido a la creación del grupo independentista Organisasi Papua Merdeka. Otra adhesión que se producirá en estos años será la de Timor Oriental que tras conseguir la independencia de Portugal fue invadido por Indonesia en diciembre de 1975 y aunque Indonesia lo consideraba su vigesimoséptima provincia, nunca fue reconocida por Naciones Unidas.

Como hemos podido observar, en estos primeros años de la era de Suharto, Indonesia experimentó importantes cambios a nivel político, militar, religioso, territorial y social.

A pesar de eso vemos como la situación de los ciudadanos indonesios se mantenía casi como en tiempos de la colonización ya que, pese a los cambios, seguían existiendo altos niveles de corrupción entre las elites sin que se produjera un incremento del bienestar ciudadano. Este hecho será muy importante a la hora de entender el desarrollo de la piratería en esta zona del planeta ya que la necesidad de supervivencia de una amplia parte de la población motivará que las actividades delictivas, sobre todo en las pequeñas islas, sean vistas como algo cotidiano.

## **B) El “Nuevo Orden” (1976-1989).**

El “Nuevo Orden” establecido por Suharto tuvo doce años de éxito considerable. Sus planes de desarrollo económico se vieron favorecidos en 1970 por una revolución en los

---

<sup>126</sup> Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN). Documento publicado por Casa Asia. Disponible en: <https://www.casaasia.es/triangulacion/organiz/asean.pdf> (Consultado el 9 de enero de 2017).

precios del petróleo, como consecuencia Yakarta comenzó a incrementar sus niveles de desarrollo lo que hizo que comenzará a surgir una nueva clase media que estará más dispuesta a tolerar la corrupción del régimen pero que según Lindsey y Santosa comenzará a demandar más libertad política y una reforma de la ley que les beneficie<sup>127</sup>.

Por tanto, la corrupción de las elites políticas Indonesias va a seguir la misma línea que en etapas anteriores ya que tanto los países occidentales como las clases más pudientes de la sociedad Indonesia se veían beneficiadas por esta situación. Además, hay que añadir que este desarrollo que Indonesia estaba experimentando comenzó a llegar también, aunque en menor medida, a los sectores más pobres y las áreas rurales, lo que daba a Suharto más legitimidad ya que el gobierno indonesio pudo cumplir sus promesas respecto a una mejora del bienestar social, además, se produjeron adelantos en agricultura, educación y sanidad<sup>128</sup>, aunque, respecto al tema de la sanidad Indonesia aún se encontraba muy por detrás en comparación con Malasia, Filipinas y Tailandia, los otros países de la ASEAN. La mayoría de estas mejoras tuvieron lugar en la isla de Java, que como ya hemos señalado era la más habitada y donde se desarrollaba toda la actividad política del país, mientras que el resto de las islas se veían sumidas en la pobreza, siendo, por tanto, en estas islas donde, como veremos posteriormente, se encontrarán gran parte de los piratas que operan en el Estrecho de Malaca. La razón fundamental se encuentra en la dejadez política que experimentaban esas pequeñas islas por lo que la piratería y otros delitos gozarán de impunidad, además de contar con una aceptabilidad cultural como forma de ganar dinero para sobrevivir.

Hay que añadir también que durante estos años el régimen de Suharto tenía como pilar central el ejército al que se le denominaba ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, Armed Forces of the Republic of Indonesia) y que estaba dividido en: aire, tierra, mar y policía. Siguiendo la tónica que rodeaba toda la esfera política indonesia, dentro del ABRI también se dieron casos de corrupción y favoritismo que si bien fueron denunciados por otros miembros no surtieron ningún efecto, como puede constatarse cuando en el año 1983 se nombró subcomandante de las fuerzas especiales a Prabowo Subianto, el yerno de Suharto. Además, el ABRI se utilizó como instrumento político para la aceptación del gobierno de Suharto en las áreas más desfavorecidas. En estas zonas, miembros del ABRI eran empleados para repararon puentes y escuelas y para

---

<sup>127</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M. *Op. cit.*, p. 9

<sup>128</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, pp. 348.

construir clínicas en las zonas rurales. No obstante, esta cara buena del ABRI se complementaba con otra más violenta, pues se utilizó para sembrar el terror entre civiles, en este caso bajo las órdenes de Prabowo, a través de las luchas contra los movimientos separatistas en Aceh, Timor Oriental y Papúa<sup>129</sup>.

Pero a pesar de estos intentos de mejora de infraestructuras en las zonas rurales, todavía seguían registrándose grandes diferencias regionales, especialmente entre Java y el resto de las islas. Un dato significativo es que el propio Suharto procedía de Java, (nació en Yogyakarta), por tanto, no dudaba en favorecer el desarrollo de su isla de origen, que es además donde se encuentra la capital del país. A pesar de este detalle hay que destacar que si bien en estos años Java contribuía significativamente a las exportaciones de Indonesia, Sumatra y Bali también registraron un mayor desarrollo, ésta última gracias al turismo. Por tanto, se produjo una gran diferencia respecto al desarrollo del país ya que mientras la parte oeste de Indonesia crecía rápidamente, las islas del este iban quedándose atrás en lo que a desarrollo se refiere.

En la esfera internacional, las relaciones de Indonesia tanto con oriente como con occidente eran cordiales aunque seguía dependiendo mucho de la ayuda que recibía de Estados Unidos. El gobierno de Yakarta aún registraba índices pésimos respecto a la aplicación de derechos humanos. Amnistía Internacional estima que en 1976 y 1977 habría entre 55.000 y 100.000 personas encarceladas sin juicio previo<sup>130</sup>, con la llegada a la Casa Blanca de Jimmy Carter, Indonesia decidió escenificar la puesta en libertad de algunos prisioneros políticos para obtener el favor estadounidense. De este modo se realizó una falsa puesta en libertad de algunos prisioneros que consistió en la “transmigración” de algunos de ellos a otras islas en donde seguían sufriendo una detención permanente o trabajaban en campos de trabajos forzados. Otra violación importante de derechos humanos en esta época tuvo lugar en Timor Oriental. Como hemos adelantado en el epígrafe anterior, en diciembre de 1975 tuvo lugar la invasión de Timor Oriental, un año después, en 1976, algunos de los líderes del Fretilin (Frente Revolucionario de Timor Oriental) fueron capturados o asesinados por el ejército Indonesio, las fuerzas armadas de la resistencia de Timor llamadas Falintil sufrieron una

---

<sup>129</sup> *Ibíd.*, p. 354.

<sup>130</sup> Amnistía Internacional, *Report of Indonesia, 1977*, p. 44. Disponible en: [file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/asa210221977en%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/asa210221977en%20(1).pdf) (Consultado el 16 de diciembre de 2016)



pérdida del ochenta por ciento de sus miembros, alrededor de cuatro mil soldados. Tras unos meses de enfrentamiento, en julio de 1976, Timor Oriental se convertía en la vigésimo séptima provincia de Indonesia. Esta invasión y ocupación de Timor por parte de Indonesia fue muy cruenta y en ella se cometieron numerosas atrocidades entre las que se encuentran torturas, asesinatos, desapariciones, bombardeos indiscriminados y hambrunas provocadas. Además, durante los años de ocupación las fuerzas indonesias destruyeron cerca de un 80% de las infraestructuras de la isla y se hicieron con el monopolio de los recursos como el café lo que empobreció aún más al país y a su población<sup>131</sup>.

Pero a pesar de todos estos incidentes que cuestionaban la democracia del gobierno de Indonesia, los países occidentales se mostraban bastante permisivos con Indonesia ya que veían en su territorio un buen escenario donde poder explotar sus intereses. A este respecto, Nevins señala que hubo países como Reino Unido, Francia, Estados Unidos, Japón, Canadá y Australia que entre 1975 y 1999 proveyeron a Jakarta con armas, ayudas económicas, entrenamiento militar y cobertura diplomática<sup>132</sup>.

### **C) Crisis y Colapso del “Nuevo Orden”. Fin de la era de Suharto (1989-1998).**

A finales de la década de los ochenta se produjeron una serie de cambios a nivel mundial que van a tener una gran repercusión en Indonesia. El colapso y desintegración de la Unión Soviética, que trajo a su vez el fin de la Guerra Fría, afectará al gobierno de Yakarta tanto en su ámbito interno como externo. Respecto a su política interior, al igual que en el caso soviético, contaba con un gran número de población con diferencias religiosas, étnicas y culturales entre las que había dificultades de comunicación. A esto hay que añadir las diferencias regionales y las desigualdades que ya hemos mencionado en epígrafes anteriores. Por otro lado, respecto al ámbito exterior, con el fin de la Guerra Fría, Estados Unidos quedará como única superpotencia mundial perdiendo interés por lo que considera “odious regimes” y entre los que sitúa a Indonesia. Con la desaparición de la URSS ya no tiene necesidad de mantener una vigilancia férrea sobre algunos países a los que anteriormente deseaba mantener bajo su zona de influencia. Por otro lado, en esta misma época comenzarán a nivel internacional las demandas sociales de libertad y

---

<sup>131</sup> NEVINS, Joseph. “Embedded Empire: Structural Violence and the Pursuit of Justice in East Timor en KOBAYASI, Audrey. *Geographies of Peace and Armed Conflict*. Editorial Routledge. Oxon, 2012, p.100.

<sup>132</sup> *Ibíd.*



dignidad humana, poniéndose el foco en los regímenes opresores. Hay que añadir a este respecto, que los episodios de las matanzas en la plaza de Tiananmen en China, en 1989, incrementaron esta presión popular tanto en Estados Unidos como en sus aliados occidentales, que les obligaba a alejarse de regímenes dictatoriales.

Aunque no debemos olvidar la esfera internacional, es evidente que es en la interna en la que debemos situar el análisis, pues será durante estos años de postguerra fría donde tendrán lugar algunos acontecimientos fundamentales que pondrán el punto y final a la era de Suharto. Durante estos años, Indonesia sufrió el resurgir de los problemas en la región de Aceh, donde los rebeldes independentistas habían permanecido unos años inactivos, de 1976 a 1988. En 1989, miembros del Gerakan Aceh Merdeka (GAM) atacaron diversos puestos del ABRI. Las causas fundamentales de este rebrote violento fueron, sin duda, las desigualdades regionales, unidas al deseo de independencia de ciertos sectores de la región. Aceh se sentía maltratada por el gobierno de Suharto, pues tan solo recibía una pequeña parte de los ingresos que el boom del gas natural había generado en la isla. Además, el desarrollo industrial de Lhokseumawe, una de las zonas de la región de Aceh, había traído como consecuencia el arrebatamiento de tierras a agricultores locales, acabando con sus medios de subsistencia, pero también el juego, la droga, el alcohol, la prostitución y sobre todo, la intimidación a los ciudadanos para mantener el control por parte del ABRI. Esta situación se volvió insostenible para sus habitantes que no la iban a tolerar por más tiempo.

Esta región va a ser muy importante a la hora de analizar la piratería en el Estrecho de Malaca ya que los ataques en la zona norte del Estrecho son lanzados desde aquí, por tanto, la situación en esta zona es de vital importancia para el análisis de nuestro objeto de estudio, la piratería marítima.

Pero Aceh no fue la única región conflictiva para el gobierno de Suharto. El caso de Lampung, en el sudeste de Sumatra, fue otro de los puntos problemáticos. Allí, a principios de 1989, se produjo un fuerte movimiento secesionista encabezado por líderes religiosos locales que protestaban principalmente por sus derechos territoriales colectivos que consideraban consuetudinarios y que la administración local raramente reconocía<sup>133</sup>. También, fue problemática la situación en Timor Oriental. Desde que fue ocupado por el

---

<sup>133</sup> STIDSEN, Sille (Comp.). *El Mundo indígena 2007*, IWGIA, Grupo Internacional de Trabajo sobre Asuntos Indígenas, Copenhague, 2007, pp. 339 y ss.

gobierno indonesio, había ido perdiendo su economía local y sufría constantes abusos de poder por los miembros del ABRI<sup>134</sup>.

Todas estas revueltas tienen como denominador común en su origen los abusos cometidos por el gobierno indonesio y la violencia con la que fueron reprimidas por ABRI. A este respecto hay que añadir que el desarrollo de las comunicaciones va a permitir que estos movimientos sean cada vez más conocidos en el resto del mundo y por tanto tengan más impacto, sobre todo a nivel internacional.

Respecto a la vida religiosa de Indonesia, en esta época Suharto va a acercarse al Islam en busca del apoyo de la población que abrazaba esta religión. Uno de los movimientos de Suharto a éste respecto se producirá en 1991, fecha en la que el Presidente realizó el hajj (peregrinación) a la Meca. Tras este viaje adoptará el nombre de Haji Muhammad Suharto. Por otro lado, en estos años va a adquirir relevancia la figura del Dr. Bacharuddin Jusuf Habibie, un protegido de Suharto, doctorado en ingeniería en Alemania, que regresará al país por orden del Presidente para entrar a formar parte de su gobierno. Habibie se consideraba a sí mismo un devoto musulmán por lo que es visto con esperanza por algunos fieles musulmanes: *“Habibie was a unique combination of civilian background, academic ability, Islamic piety and closeness to Soeharto, which made him seem a key to future for many devoutly Islamic middle-class intellectuals”*<sup>135</sup>. Por este motivo, cuando los intelectuales musulmanes decidieron crear una agrupación pidieron a Habibie que la presidiera, pues esta era la forma de que fuera autorizada por Suharto. Nacerá así el Ikatan Cendekiawan Muslim se-Indonesia, Unión de los intelectuales Musulmanes de toda Indonesia (ICMI). La llegada de Habibie se enmarca dentro de los casos de favoritismo propios del gobierno de Suharto y que se acentuará en esta época. Para reequilibrar el poder que empezaba a tomar el partido Golkar nombrará en puestos clave a gente cercana y de confianza, sus dos hijas y uno de sus hijos

Pero tal y como señalan Lindsey y Santosa a pesar de estos intentos de control por parte de Suharto, la estabilidad del “Nuevo Orden” estaba llegando a su fin y fueron numerosos los casos de conflicto tanto dentro de la familia de Suharto debido a sus escándalos, normalmente relacionados con temas financieros, como dentro del ABRI donde el

---

<sup>134</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, pp.365.

<sup>135</sup> *Ibíd.*, p.368.

nepotismo y el favoritismo militar del Presidente favorecieron la aparición de diferentes facciones que pensaban que había llegado la hora de poner fin al mandato de Suharto.

Por otro lado, no solo las cosas en el ámbito interno iban empeorando para el gobierno de Suharto, sino que también las relaciones a nivel internacional especialmente a nivel político y económico también se resentían. Indonesia asumió una gran deuda a corto plazo, entre treinta o cuarenta billones de dólares en 1997. Por su parte, el sistema bancario que se encargaba de manejar todo ese dinero tenía regulación nefasta y Japón, al que se le consideraba el motor económico de Asia se encontraba en recesión desde 1990. A todo esto hay que sumarle la catástrofe medioambiental que provocó la llegada del huracán El Niño, devastando las cosechas de arroz y provocando numerosos incendios forestales, sobre todo en Sumatra y Kalimantan.

A pesar de todo esto, en mayo de 1997, el Banco Mundial, declaró la economía Indonesia en buen estado, tal vez impresionado por el poder que parecía irradiar Yakarta. Unos meses más tarde, la crisis asiática que comenzó en Tailandia llegó también a Indonesia. En julio de 1997, la rupia comenzó a caer perdiendo el nueve por ciento de su valor. La mala situación de los bancos impidió que éstos pudieran hacerse cargo de levantar el valor de la moneda y en enero de 1998, la rupia había perdido un 85% de su valor. El mercado de Yakarta cayó en picado arrastrando consigo a multitud de empresas que se declararon insolventes, lo que provocó la desaparición de un millón de puestos de. La clase media que había surgido en los años de bonanza económica también desapareció<sup>136</sup> y con ella el motor de la economía. Las respuestas a la crisis por parte del gobierno reflejaron su alejamiento de la realidad, ya que se anunciaron reformas que seguían protegiendo los negocios familiares y amigos de Suharto, baste como ejemplo el cierre de 16 bancos por parte del Fondo Monetario Internacional (FMI) en octubre de 1997, de los cuales, los dos que pertenecían a la familia de Suharto fueron reabiertos. Según Ricklefs: *“commenced a stand-off between the IMF and Soeharto which became ever more public and confirmed to domestic and international observers that the regime was hopelessly mired in nepotism, corruption and incompetence”*<sup>137</sup>. Ante esta situación, en enero de 1998, varios líderes políticos entre los que se encontraban el entonces presidente de Estados Unidos Bill Clinton, Helmut Kohl de Alemania y Hashimoto Ryutaro de Japón

---

<sup>136</sup> Ibid., p. 379.

<sup>137</sup> Ibid.

contactaron con Suharto para convencerle sobre la aceptación de las reformas que le proponía el Fondo Monetario Internacional.

La respuesta afirmativa de Suharto contrasta con el anuncio de su séptimo mandato como presidente, acompañado de Habibie como vice-presidente. Tras el anuncio el valor de la rupia tocó fondo.

La situación volvía a estar como meses antes: nuevos nombramientos en el seno del gobierno y el ejército guiados por el amiguismo o la proximidad familiar a Suharto más que por la competencia en el cargo; nuevos abusos contra manifestantes, especialmente estudiantes, perpetrados por el ABRI y disturbios por todo el país: *“there were the worst urban riots in Indonesian history, with forty shopping malls and thousands of shops, houses, business premises and vehicles destroyed. Foreign enterprises and embassies evacuated staff and families as best they could, with Jakarta in flames, roads unsafe and flights overcrowded, as did wealthy Chinese families, who took their capital with them”*<sup>138</sup>.

Por tanto, podemos afirmar que en 1998 Indonesia había experimentado una caída de crecimiento del 13%, el desempleo había alcanzado el 12% y a la fuerte caída de la rupia se había sumado un aumento de los intereses en más de un 75%. Además, se habían incrementado las protestas especialmente por parte de los estudiantes y de la cada vez más mermada clase media que arremetían contra la minoría china a la que popularmente hacían responsable de parte de sus males al disfrutar de un estatus de exclusividad y riqueza<sup>139</sup>.

En el ámbito político varios ministros, líderes islámicos y gobernantes de países occidentales comenzaron a darle la espalda. Las críticas a su gestión, la situación incontrolable y el colapso económico motivaron que el 21 de Mayo de 1998, Suharto anunciara su dimisión, siendo sustituido por Habibie, que se convirtió en el tercer presidente de Indonesia.

---

<sup>138</sup> Ibid., p. 380.

<sup>139</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M. *Op. cit.*, p. 13

#### 2.1.4. Nueva Era en la política de Indonesia (1998-actualidad).

Tanto Ricklefs como Lindsey o Santosa afirman que en los diecisiete meses que estuvo Habibie al frente del gobierno indonesio introdujo una serie de reformas cuyo objetivo se centraba en conseguir una sociedad más abierta y democrática. De acuerdo con Lindsey y Santosa “*Habibie realised that he faced an entirely new task, would have to be achieved largely through law reform directed at creating new systems of governance*”<sup>140</sup>. Y aunque según estos autores afirman que se esperaba que Habibie realizara poco más que seguir con las políticas de Suharto, lo cierto es que introdujo una serie de reformas, conocidas como reformasi, que van a empezar a marcar diferencias respecto a la era de su predecesor. Lindsey y Santosa añaden además que Habibie realizó en sus tres primeras semanas de mandato más reformas que Suharto en tres décadas<sup>141</sup>.

A pesar de estos esfuerzos, Habibie no consiguió el objetivo deseado porque el colapso económico, la crisis política, los constantes episodios de violencia social y las dudas sobre la legitimidad del gobierno disipaban cualquier tipo de esperanza que las reformas pudieran ofrecer. Hay que tener también en cuenta que Habibie heredó la presidencia del país en tiempos difíciles y tuvo que enfrentarse a problemas que venían de muchos años atrás y para los que una solución inmediata era prácticamente imposible, especialmente en lo que se refiere al caos económico y a las reivindicaciones de algunas regiones como Aceh, Papúa y Timor Oriental. Pero a estos asuntos se sumaron también otros como el futuro de las reformas (reformasi), del ABRI y de la propia situación de Suharto, su familia y amigos<sup>142</sup>. No hay que olvidar que Suharto había nombrado a familiares y amigos en los altos cargos dentro del gobierno y el ejército, situación que Habibi debía revertir para nombrar a personas de su confianza.

Por otro lado, el reto más grande al que tuvo que hacer frente Habibie fue el de las protestas sociales que se sucedían por todo el país a causa de una población descontenta ya fueran musulmanes contra cristianos (o viceversa) o los movimientos en contra de la población china que se daban también en varias regiones del país.

En lo referente a los movimientos nacionalistas de Timor Oriental, Aceh y Papúa, el único que consiguió su propósito fue Timor Oriental que tras numerosas protestas internas e

---

<sup>140</sup> Ibíd.

<sup>141</sup> Ibíd.

<sup>142</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, pp.382.

internacionales y tras conseguir el respaldo de Naciones Unidas consiguió que Habibie autorizara la celebración de un referéndum de independencia que se celebró el 30 de agosto de 1999 y que con un 78,5% por ciento de los votos a favor llevó la independencia a Timor Oriental. Los resultados no gustaron a los ciudadanos pro-indonesios por lo que se iniciaron nuevas revueltas donde 30.000 personas fueron asesinadas, 600.000 huyeron a zonas montañosas y boscosas<sup>143</sup> y más de 250.000 tuvieron que huir al Timor indonesio en calidad de refugiados donde eran instalados en campamento en condiciones precarias<sup>144</sup>. Finalmente, Naciones Unidas tuvo que intervenir en el conflicto y una vez sofocadas las revueltas, los cascos azules permanecieron en el territorio para ayudar a Timor Oriental en su transición a la independencia<sup>145</sup>. No tuvieron el mismo éxito en sus demandas independentistas los ciudadanos de Papúa o Aceh donde el ABRI logró dominar las revueltas.

Teniendo en cuenta todas estas circunstancias, los indonesios se preparaban para las que serían sus primeras elecciones libres en cuarenta y cuatro años. Se presentaron un total de 48 partidos, resultando vencedor el Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan, Indonesian Democracy Party of Struggle (PDIP) con el 33,7% de votos válidos y cuya principal líder era Megawati Sukarnoputri. Pero la polarización que se produjo entre Sukarnoputri y el anterior presidente Habibie, provocó que otros grupos políticos decidieran presentar a Abdurrahman Wahid como tercera opción. Ante esta situación, Megawati decidió apoyar a Abdurrahman Wahid quien finalmente fue elegido presidente y nombró a Megawati vicepresidenta.

Ricklefs describe los primeros meses de presidencia de Abdurrahman Wahid como “*a combination of hope, promise, vision, confusion and disillusionment*”<sup>146</sup> ya que en los dos años que duró su mandato no se produjeron grandes cambios respecto a los problemas que ya desde etapas anteriores hemos visto que venía arrastrando el país. Abdurrahman intentó promover el pluralismo y la apertura de los indonesios pero en contra de sus

---

<sup>143</sup> ORTEGA, Martin. “La independencia de Timor Oriental. ¿Peligra la unidad de Indonesia?”, *Política Exterior*, Vol. 14, No. 73 (Jan. - Feb., 2000), pp. 37-41. Disponible en: [https://www.jstor.org/stable/20644868?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/20644868?seq=1#page_scan_tab_contents) (Consultado el 10 de enero de 2017).

<sup>144</sup> ROCAMORA, José Antonio. “Timor Oriental tras la ocupación indonesia”. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, núm. 69, pp. 173-194.

<sup>145</sup> En 2003, había en Timor Oriental unos 3.761 cascos azules que debían irse reduciendo. Según el plan inicial, pasarían a 2.780 en julio de 2003 y a 1.750 el 31 de diciembre. Además, el Consejo de Seguridad de UN decidió mantener la unidad de policía internacional, integrada por 730 miembros. *Ibíd.*, p.189

<sup>146</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, p.391

deseos se siguieron produciendo enfrentamientos interétnicos, especialmente entre cristianos y musulmanes lo que trajo consigo que se crearan nuevas milicias musulmanas en el país, los militares continuaron con su actitud violenta hacia los civiles, la adversidad económica iba expandiéndose cada vez más y en la región de Aceh continuaban los enfrentamientos violentos entre el ejército indonesio y el GAM que seguía pidiendo su independencia.

Por otro lado, se persiguieron las violaciones a los derechos humanos que se habían cometido en la era de Suharto y la policía dejó de formar parte del ejército que fue a su vez dividido, también se iniciaron investigaciones para combatir la corrupción y el abuso de poder. Pero, sin duda, el mayor reto al que tuvieron que hacer frente nuevo gobierno fue a la corrupción que permeaba todas las estructuras del Estado, el ejército, la policía, los jueces y los políticos. A pesar de los intentos, los casos de corrupción eran imparables y pronto empezaron a aparecer acusaciones que salpicaron a altos cargos del gobierno, incluido el presidente<sup>147</sup>. De este modo, Wahid es obligado a renunciar a su cargo lo que lleva al poder a Megawati, que se convierte en la nueva presidenta de Indonesia en el año 2001.

Respecto a Megawati, Ricklefs la describe como una persona con falta de carisma y con poca competencia para la administración o el liderazgo<sup>148</sup>. Por su parte, Santa Cruz la califica más bien como una persona retraída que prefiere mantenerse en un segundo plano en la agenda política pero *“más proclive a la mano dura que su predecesor”*<sup>149</sup>, aún así se mantuvo tres años al frente de Indonesia en los que no dejaron de sucederse los problemas ya mencionados anteriormente y la aparición de otros nuevos. Durante su mandato se produjeron una serie de cambios en la escena política interna que permitieron que en 2004 se celebraran las primeras elecciones donde era la población la que elegía al nuevo presidente y no una cámara de representantes

Al igual que en periodos anteriores, los problemas económicos y sociales hacían mella en la sociedad indonesia. Además, todos los autores consultados sobre el tema coinciden en

---

<sup>147</sup> Ibid., p. 395.

<sup>148</sup> Ibid., p. 396.

<sup>149</sup> SANTA CRUZ, Arturo. “La larga transición en Indonesia”. *México y la Cuenca del Pacífico*. Vol 4/nº13. Mayo-agosto 2001, pp.71-73. Disponible en: <http://www.mexicoylacuencadelapacifico.cucsh.udg.mx/sites/default/files/La%20larga%20transici%C3%B3n%20en%20Indonesia.pdf> (Consultado el 14 de marzo de 2014).



que la corrupción seguía siendo el principal problema, siendo aún mayor incluso que en la época de Suharto, cuando la centralización del poder permitía un mayor control. un asunto importante en Indonesia, Ricklefs asegura que los problemas de corrupción eran incluso peores que en la era de Suharto donde había una mayor centralización de poder y todo estaba un poco más controlado mientras que Linsey y Santosa sostienen que a pesar de que en el gobierno de Megawati se creó la Comisión Anticorrupción de la que se estaba hablando ya desde tiempos de Habibie, este control era más teórico que práctico: *“Megawati’s government was genuinely supportive and effective in the establishment of both the Judicial and Anti-Corruption Commission but was much less supportive of their operation”*<sup>150</sup>.

Por otro lado, la descentralización de la que hablábamos antes llevó a que a excepción de la defensa, los asuntos exteriores, los monetarios, religiosos y de justicia, el resto de funciones del gobierno así como sus presupuestos pasaron a depender de las administraciones locales. Había, por tanto, un total de 440 administraciones locales cada una con su estructura, presupuestos y asuntos propios cuyo gobierno variaba considerablemente, *“as a result, over the following years hundreds of local government officers and elected representatives, even extending to provincial governors, found themselves charged, tried, convicted and jailed on corruption charges”*<sup>151</sup>.

Se incrementaron también los problemas sociales debido al crecimiento de la población. Según la Oficina Central de Estadística de Indonesia, la población de Indonesia había llegado a superar los doscientos millones de personas<sup>152</sup> y aunque parecía que la posición económica de la clase media urbana estaba mejorando de nuevo, todavía muchos indonesios tenían dificultades para encontrar trabajo y los índices de pobreza iban en aumento. Aunque el índice de pobreza había disminuido pasando de un 23% a un 18% muchos indonesios se encontraban rozando la línea de lo que el índice define como pobreza, por tanto las cifras no eran del todo exactas<sup>153</sup>. A todos estos problemas hay que añadir un incremento en los ataques terroristas que sí bien no eran algo nuevo para Indonesia, en estos años se van a convertir en un asunto de importancia mundial, sobre

---

<sup>150</sup> LINDSEY, T. y SANTOSA ACHMAD, M. *Op. cit.*, p. 19.

<sup>151</sup> RICKLEFS, M.C. *Op. cit.*, p.397

<sup>152</sup> Oficina Central de Estadística de Indonesia (BPS \_ Badan Pusat Statistik). *Op. Cit.*

<sup>153</sup> Oficina Central de Estadística de Indonesia (BPS \_ Badan Pusat Statistik. Disponible en: <https://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1494> (Consultado el 19 de abril de 2014).



todo a raíz de los atentados del 11 de septiembre<sup>154</sup>. El 12 de octubre de 2002, se produjo en Bali un ataque terrorista que dejó doscientos muertos, la mayoría de ellos extranjeros y otras doscientas nueve personas resultaron heridas. La policía Federal Australiana ofreció su ayuda a Indonesia para colaborar en las investigaciones lo que permitió un reforzamiento de las relaciones entre ambos países que estaban muy debilitadas. Se culpó del ataque al grupo Jemaah Islamiyah (JI), y varios de sus miembros fueron capturados y sentenciados, entre ellos el líder espiritual del grupo Abu Bakar Ba'asyir al que ante los jueces no se le encontró relación operacional con los terroristas de JI. En el año 2003, JI atentó contra un hotel en Yakarta y, en 2004, contra la embajada de Australia en esa misma ciudad.

Cómo hemos mencionado anteriormente tampoco se produjeron en esta época ningún tipo de avances respecto a los territorios independentistas, especialmente en Aceh donde continuaban los constantes enfrentamientos entre el ABRI y el GAM. Con este panorama se celebraron las elecciones de 2004 que, como hemos señalado anteriormente, fueron las primeras en las que los indonesios podían votar directamente a sus dirigentes. Tras varias rondas de votación, Bambang Yudhoyono era proclamado sexto presidente de Indonesia quien además de tener que hacer frente a los problemas heredados de las administraciones anteriores tendría que hacer frente a la mayor catástrofe natural que ha sufrido el país en toda su historia.

El 26 de diciembre de 2004, se produjo en el archipiélago un terremoto que alcanzó los 9 puntos en la escala Richter y cuyo epicentro se encontraba en la costa oeste del norte de Sumatra. El terremoto produjo a su vez un tsunami que devastó gran parte de las islas del archipiélago, especialmente la región de Aceh que quedó devastada. El desastre supuso para Indonesia pérdidas de algo más de cuatro billones de euros, lo que equivale al 97% del Producto Interior Bruto de la región de Aceh<sup>155</sup>.

Tras la catástrofe la sociedad internacional se volcó en ayudar a los países afectados tanto económicamente como con ayuda humanitaria. Más allá de la catástrofe económica y política que supuso el tsunami en el marco político interno de Indonesia, se produjeron

---

<sup>154</sup> Se registraron en Indonesia cincuenta ataques terroristas entre 1998-2001. Algunos de ellos fueron perpetrados por criminales pero otros fueron atribuidos a grupos separatistas y a extremistas islámicos. Los ataques se centraban sobre todo en objetivos occidentales como hoteles o iglesias cristianas.

<sup>155</sup> UNEP (s.f). After the tsunami: Rapid Environmental Assessment". Disponible en: [http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI\\_report\\_complete.pdf](http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI_report_complete.pdf) (Consultado el 24 de enero de 2017).

adelantos en lo referente a las relaciones entre el gobierno y la región de Aceh. Pocos días después del tsunami, el GAM anunció una tregua de tres días y en enero de 2005 los máximos dirigentes de la organización se reunieron con Martii Ahtisaari, mediador internacional y antiguo presidente de Finlandia, ya que el trabajo de mediación de Aceh lo realizaba la Fundación *Crisis Management Institute* (CMI), de la que Ahtisaari era presidente. A finales de enero de 2005 comenzaban los diálogos entre el gobierno indonesio y el GAM cuya base estaba sentada en la oferta por parte de Indonesia de una autonomía especial. Aun así, no se había declarado un alto el fuego, aunque las dos partes se comprometieron a la contención de sus operaciones<sup>156</sup>. En febrero, volvieron a reunirse las partes afectadas, en esta segunda reunión, los mediadores pusieron julio como fecha límite para llegar a un acuerdo. Por su parte, el gobierno indonesio enfatizó en el hecho de que el conflicto con Aceh era un problema interno del país y mostró su oposición a la presencia de personal de Naciones Unidas en Aceh. Las negociaciones se sucedieron en los meses siguientes hasta que finalmente en julio de 2005 se firmó un acuerdo de paz en virtud del cual el gobierno indonesio reconocía la autonomía de Aceh y retiraba sus tropas, dejando alrededor de dos mil quinientos hombres como fuerzas de seguridad y orden a cambio del desarme del GAM. Se ponía de esta manera fin a un conflicto que había traído problemas al gobierno de Indonesia desde la descolonización.

Durante el mandato de Bambang Yudhoyon (2004-2014), si bien se han producido cambios positivos a nivel nacional respecto a la situación económica del país, que ha mejorado considerablemente al ser un territorio rico en materias primas, la situación de sus ciudadanos sigue siendo mejorable. Los enfrentamientos religiosos y el aumento de grupos islamistas que pugnan entre sí por instaurar su propia interpretación del islam en sus áreas de influencia, provoca situaciones difíciles ya que además muchos de estos grupos se encuentran ligados a partidos políticos.

---

<sup>156</sup> MANGLANO, Percival. “Nada está acordado hasta que todo está acordado”: las negociaciones de paz post-Tsunami de Aceh”. ARI N° 56-2005. Real Instituto Elcano, 2005. Disponible en: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/a0/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIN\\_A1cTdZ9jAJcDJyNzJxd3S0NoEC\\_INtREQCR3S\\_N/?PC\\_Z7\\_000E4GN2PD0C26CE8D0000000000000000\\_WCM\\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/ari+56-2005](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIN_A1cTdZ9jAJcDJyNzJxd3S0NoEC_INtREQCR3S_N/?PC_Z7_000E4GN2PD0C26CE8D0000000000000000_WCM_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano_es/zonas_es/ari+56-2005) (Consultado el 23 de enero de 2017).

Respecto a la corrupción, pocos han sido los avances que se han conseguido en estos años y según los índices de Transparencia Internacional, se sitúa en los puestos bajos del ranking, con una percepción de corrupción de 3,4 sobre 10 en el año 2014<sup>157</sup>.

La situación de Indonesia, con un nuevo presidente desde 2014, Joko Widodo, no ha cambiado mucho. Indonesia sigue siendo un Estado con infinidad de recursos pero con un creciente número de población a la que no llega la distribución de la riqueza. Además, a pesar de poseer un producto interior bruto de 862 millones de dólares<sup>158</sup> el nivel de pobreza sigue siendo alto con un 11,4%<sup>159</sup> en 2014, lo que supone que 64 millones de personas viven en el umbral de la pobreza. No es, por tanto, difícil entender cuáles son las circunstancias en las que surgirá la piratería en la zona y cómo la pobreza, la descentralización del poder, la corrupción o el hecho de que los sucesivos gobiernos hayan prestado más atención a las zonas urbanas de la isla de Sumatra en detrimento de otras islas menores tendrá como consecuencia el desarrollo de actividades ilícitas donde los criminales, aprovechando los altos niveles de corrupción podrán operar con total impunidad.

## **2.2. CAUSAS DE LA PIRATERIA EN EL ESTRECHO DE MALACA.**

La piratería contemporánea en el Sudeste asiático ha sido un fenómeno que desde sus orígenes ha estado influenciado por factores económicos, políticos y sociales<sup>160</sup>. Sin duda, para poder realizar un análisis de sus causas y características necesariamente tenemos que partir de estas circunstancias que serán las que marquen las líneas básicas que utilizaremos con posterioridad para analizar el fenómeno en otras zonas y así comprobar si la extrapolación es posible.

---

<sup>157</sup> Índice de Percepción de Corrupción 2015. Transparencia Internacional. Disponible en: <http://transparencia.org.es/en/corruption-perception-index/> (Consultado el 20 de enero de 2017)

<sup>158</sup> Datos extraídos del Banco Mundial. Disponible en: [http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ID&name\\_desc=true&view=chart](http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ID&name_desc=true&view=chart) (Consultado el 3 de enero de 2017)

<sup>159</sup> *Ibíd.*

<sup>160</sup> YOUNG, Adam J. “Roots of Maritime Piracy in Southeast Asia” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark. (Eds). *“Piracy in Southeast Asia...Op. cit.”*, p. 2.

**Figura 9: Mapa de Estrecho de Malaca.**



Fuente: Elaboración propia.

Podemos afirmar que las causas de la piratería en las aguas del sudeste asiático, y más concretamente en las del Estrecho de Malaca, están absolutamente relacionadas con la debilidad política, el rápido pero desigual desarrollo económico de Indonesia, y unos altos niveles de pobreza. En este sentido, y aunque los autores consultados no coinciden plenamente en las causas, aunque sí en las principales, consideramos necesario hacer un análisis en toda su dimensión.

De este modo autores como Gil Pérez<sup>161</sup>, Ger Teitler<sup>162</sup>, Zara Raymond<sup>163</sup> o Jon Vagg<sup>164</sup> señalan dos características fundamentales:

<sup>161</sup> GIL PÉREZ, Javier. “La piratería en el Estrecho de Malaca. Lecciones para el caso somalí” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis Somalí... Op. cit.*, p. 103.

<sup>162</sup> TEITLER, Ger. “Piracy in Southeast Asia. A Historical Comparison”. *MAST I*, No.1, 2002, pp. 67-83. Disponible en: <http://www.marecentre.nl/mast/documents/GerTeitler.pdf> (Consultado el 02 de abril de 2014).

<sup>163</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Piracy in Southeast Asia. New Trends, Issues and Responses*. Working Paper No. 89. Institute of Defence and Strategic Studies, Singapur, Octubre 2005, p. 13. Disponible en: <http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2016/09/idss-piracy-in-southeast-asia-new-trends-issues-and-responses.pdf> (Consultado el 31 de marzo de 2014).

<sup>164</sup> VAGG, Jon. Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia. *British Journal of Criminology*, Vol. 35 No. 1. Winter 1995, pp. 63-80.

**1º La importancia económica de estas aguas por las que circula un elevado número de barcos que se convierten en objetivo para los piratas.**

El Estrecho de Malaca es uno de los pasos más transitados para el transporte marítimo ya que supone una de las rutas más rápidas que unen Europa y Oriente Medio con Asia, especialmente con Japón<sup>165</sup>. Más de la mitad del comercio marítimo mundial circula por estas aguas. Como ya hemos apuntado anteriormente, más de sesenta y cinco mil barcos pasan por el Estrecho cada año. En el año 2010, se registraron más de setenta y cuatro mil<sup>166</sup>, esto supone el transporte de una tercera parte del comercio mundial y la mitad de las reservas globales de energía. Además, “*about 80 percent of Japanese and 60 percent of Chinese oil imports depend on this route*”<sup>167</sup>.

Sus aguas además son ricas en fauna marina lo que resulta muy importante también para las economías de los países de la zona, por ejemplo, para Malasia, cuya industria pesquera supone un 14% de la producción en agricultura respecto a materias primas de alimentos, siendo así la producción más importante a este respecto, por lo que contribuye considerablemente a la economía nacional ya no solo por las ganancias para la zona, sino también por las exportaciones y la creación de empleo<sup>168</sup>. Por tanto, es muy habitual que también haya pescadores malasios que se han visto sorprendidos en diferentes ocasiones por los ataques piratas en el Estrecho<sup>169</sup>. En este caso, y según señala Carolin Liss, los pescadores se encuentran con un doble problema ya que muchos pescadores malasios pescan ilegalmente en aguas indonesias que son más ricas que las que bañan sus propias costas, como esta actividad que realizan es ilegal suelen llevar dinero en efectivo (entre doscientos y mil euros) en las embarcaciones “*to pay off corrupt Indonesian officials or for emergency repairs*”<sup>170</sup>. Los piratas conocen este detalle y no dudan en asaltar a los pescadores malasios para hacerse con el botín.

---

<sup>165</sup> Ibíd., p. 67.

<sup>166</sup> HAZMIN BIN MOHD RUSLI, Mohd. *Op. cit.*

<sup>167</sup> LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. *Op. cit.*, p. 42

<sup>168</sup> HAZMIN BIN MOHD RUSLI, Mohd. *Op. cit.*, p. 79.

<sup>169</sup> LISS, Carolin. *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*. Institute of Southeast Asian Studies, 2011, p.116.

<sup>170</sup> LISS, Carolin “The Roots of Piracy in Southeast Asia” *APSN Net Policy Forum*, October 22, 2007, p.4. Disponible en: <http://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/>. (Consultado el 3 de abril de 2014).

## **2º La situación geográfica de la zona.**

El archipiélago indonesio en general y el Estrecho de Malaca en particular conforman un gran número de islas muy cercanas unas de otras y que sirven tanto de escondite a los delincuentes como de base de operaciones para lanzar sus ataques. Las características geográficas de este archipiélago obligan a los barcos de gran envergadura a aminorar la velocidad para evitar percances cuando cruzan entre las islas, siendo más vulnerables a los ataques piratas.

Por tanto, la geografía de esta zona se convierte en uno de los factores fundamentales para la proliferación de la piratería, al que se suma las facilidades que conceden los barcos que por allí pasan cuando aminoran la marcha.

No obstante, podemos señalar otros elementos importantes que contribuyen al arraigo y desarrollo de la piratería y sobre todo a su difícil erradicación.

## **3º La situación económica y política de Indonesia.**

Tanto los autores anteriormente mencionados como también Howard Loewen y Anja Bodenmüller están de acuerdo en que otra de las causas importantes del fenómeno de la piratería en el Estrecho de Malaca se debe a la situación económico-política de Indonesia. Como hemos visto anteriormente en Indonesia se produjo un crecimiento económico muy rápido que se tradujo en una distribución desigual de la riqueza, situación que se vio acentuada por la crisis financiera asiática del año 1997.

El Estado indonesio se vio desbordado por una doble crisis: por un lado, era incapaz de atajar el enorme incremento de pobreza que estaba afectando sobre todo a la población de las zonas costeras y de las pequeñas islas; por otro, era incapaz de controlar sus propias aguas territoriales, espacio tomado por los criminales que perpetraban ataques piratas por doquier. En 1998, el IMB registró 60 ataques perpetrados por piratas en aguas indonesias. En 1999, la cifra aumentó hasta 115 y 119 en el año 2000<sup>171</sup>.

Al igual que ocurre con la piratería en el Índico, dadas las características geoestratégicas de la zona de las que hemos hablado al principio de este apartado, este incremento de la piratería no puede considerarse sólo un problema regional, sino de dimensiones

---

<sup>171</sup>Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2004.

internacionales. Son los intereses económicos de los principales países afectados los que ha provocado presiones externas para que se empezaran a tomar medidas contra la piratería. Es necesario destacar que si Indonesia ha podido empezar a ocuparse de este fenómeno ha sido gracias al cambio político que se produjo en el país con el fin de la era autoritaria del presidente Suharto. Los sucesivos presidentes, a pesar de los graves problemas a los que tuvieron que hacer frente y que ya se han analizado anteriormente, iniciaron el camino a la democratización y la estabilidad estatal. Pasados los primeros años de transición, en los que se tuvo que hacer frente a problemas internos relacionados con la inestabilidad política, la corrupción y la debilidad de las estructuras estatales, el gobierno Indonesio pudo prestar atención al problema de la piratería en sus aguas.

#### **4º La pobreza.**

La pobreza es otro de los factores que alimenta la piratería en el Sudeste Asiático. Aunque después de la crisis de 1997 y tras la caída del presidente Suharto la economía local se fue recuperando considerablemente, la pobreza continua siendo algo muy extendido en muchos países del Sudeste Asiático y sobre todo en Indonesia donde según los datos aportados por Naciones Unidas ocupa el puesto 110 en la lista del Índice de Desarrollo Humano (IDH) con un índice del 0.684 en el año 2014 y un coeficiente de desigualdad humana de 18.2, lo que sitúa al continente en una categoría media en índice de desarrollo, según Naciones Unidas. Entre 1980 y 2014, el IDH de Indonesia ha incrementado cerca de un 44,3% pasando de un índice de 0,474 en 1990 a los 0,684 del 2014<sup>172</sup>.

Analizando detenidamente esos datos, vemos que esta tasa se ha reducido considerablemente, pero no es suficiente. Tal y como hemos señalado, el Estado Indonesio no supo gestionar adecuadamente sus recursos. El rápido crecimiento económico trajo prosperidad a muchas zonas urbanas de la isla pero trajo a su vez grandes niveles de desigualdad, especialmente en las zonas agrícolas y pesqueras, que no supo incorporar al progreso económico. Tal y como señala Young: *“This failure of the state to effectively redistribute resources, exacerbated by the 1997 monetary crisis, has caused some sea folk to turn to piracy, and in some cases, to seek alternative patrons and opportunities, such as those that have organized crime piracy into gangs and*

---

<sup>172</sup> Naciones Unidas. Índice de Desarrollo Humano. Disponible en: <http://hdr.undp.org/en/countries/profiles/IDN> (Consultado el 07 de abril de 2014).



*international syndicates*”<sup>173</sup>. Otros autores, como Liss, comparten esta idea sobre la mala distribución de los recursos entre las zonas costeras que ha llevado a sus gentes a la práctica de piratería como modo de vida: “*for those among the more desperate left behind in the region, who live close to the sea and have access to boats, piracy can be an alternative source of income*”<sup>174</sup>. Estos argumentos toman aún más fuerza si tomamos en consideración el estudio de campo que realizó Eric Frécon y del que ya hemos hablado anteriormente en el que a través de sus entrevista recoge los testimonios de algunos piratas que operan en la parte sur del Estrecho de Malaca en donde aseguran que la pesca o la conducción de barcas-taxi de una isla a otra no dan los ingresos necesarios para sobrevivir, por lo que tienen que dedicarse también a la piratería.

Por otro lado, autores como Vagg o Young añaden dos características también muy importantes y que muchas veces son obviadas al hablar del fenómeno de la piratería, nos referimos a la aceptación cultural del fenómeno y la corrupción oficial.

### **5º Aceptación cultural de la piratería.**

Una de las características que hacen peligrosas las costas del Sureste asiático, según Sobrino, es que “*en ellas pervive una cultura del bandidaje marítimo y la piratería*”<sup>175</sup>. Con esta idea coincide también Jon Vagg quien señala que en la zona de Indonesia y Malasia “*there is a long history of raiding, robbing, smuggling, and extortion based around fishing communities in the area*”<sup>176</sup>. Young añade además que se han producido muy pocos cambios a este respecto y que todavía existen muchas comunidades de pescadores que todavía no han sido integrados en la vida económica del estado indonesio, por tanto la piratería supone un modo más de subsistencia. Citando textualmente a Young: “*although criminalized, these practises* (asalto a otras embarcaciones, robos, contrabando) *remained “culturally thinkable”, and provide a backdrop to potential rationalizations for acts of piracy today*”<sup>177</sup>. Más adelante, cuando hablemos de los grupos de piratas que operan en la zona, especialmente de los piratas del archipiélago de Riau veremos cómo esta aceptación cultural es muy importante a la hora de que la piratería siga manteniéndose ya que si una actividad ilícita no está condenada por la

---

<sup>173</sup> YOUNG, Adam. J. *Op. cit.*, p. 18.

<sup>174</sup> LISS, Carolin “*Op. cit.*, p. 9.

<sup>175</sup> SOBRINO HEREDIA, Jose Manuel, *Op. cit.*, p. 94.

<sup>176</sup> VAGG, Jon *Op. cit.*, p. 67.

<sup>177</sup> YOUNG, Adam. J. *Op. cit.*, p. 19.



comunidad a la que pertenecen los que la comenten, los riesgos de ser castigados por ella son todavía menores, ya que cuentan con el apoyo de esa comunidad y el delito pasa a ser una actividad más de la vida cotidiana de esas comunidades.

## 6º Corrupción oficial.

Vagg señala que si un grupo de piratas permanece activo durante mucho tiempo es porque necesariamente cuenta con algún tipo de apoyo o protección por parte de autoridades locales ya que necesitan el acceso a un mercado donde vender sus productos o introducir en el mercado el dinero en efectivo obtenido como botín<sup>178</sup>. Según el informe de Transparencia Internacional para el año 2015, Indonesia presenta altos niveles de corrupción con una puntuación de 3,6 sobre 10<sup>179</sup>.

**Figura 10: Índice de percepción de corrupción en los países litorales del Estrecho de Malaca.**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indonesia</b>	2,8	3,0	3,2	3,2	3,4	3,6
<b>Malasia</b>	4,4	4,3	4,9	5,0	5,2	5,0
<b>Singapur</b>	9,2	9,2	8,7	8,6	8,4	8,5
<b>Tailandia</b>	3,5	3,4	3,7	3,5	3,8	3,8

Fuente: Elaboración propia

Los informes correspondientes a años anteriores nos muestran datos muy similares por lo que podemos considerar que la corrupción no es algo inusual en Indonesia. En este sentido, Vagg indica que en el caso concreto de Indonesia, los militares que no están bien remunerados dependen de los negocios que se desarrollan en la comunidad por los que reciben algo a cambio de su influencia política o protección. Además, como ya hemos dicho anteriormente, las patrullas costeras indonesias hacen la vista gorda ante las actividades pesqueras ilegales, especialmente por parte de pescadores malasios a cambio

<sup>178</sup> VAGG, Jon. *Op. cit.*, p. 68.

<sup>179</sup> Transparencia Internacional, Índice de Percepción de Corrupción 2015. Disponible en: <http://transparencia.org.es/en/corruption-perception-index/> (Consultado el 03/04/2013).

de una suma de dinero. Por otro lado, “*evidence of ‘corruption’, whatever cast one might care to put on it, is clearly not evidence of complicity in or protection of piracy*”<sup>180</sup>.

Por otro lado, existen ejemplo de lo incorporada que está la piratería en la sociedad en algunas de las regiones, como el caso en el que la hija de un gobernante de un pueblo costero de la isla de Batam, que es además el encargado de hacer llegar al gobierno de Jakarta la lista de incidentes que ocurren en la isla, está casada con un conocido pirata que es además el jefe de una de las bandas que operan en la zona<sup>181</sup>. Es más que evidente que los negocios ilegales conviven con los legales y la connivencia entre las fuerzas que deben combatir la piratería y los piratas.

### **7º Falta de colaboración de los Estados ribereños.**

A este respecto y, de acuerdo con el experto Gil Pérez, se han producido grandes avances en el ámbito de la cooperación regional, motivando la reducción más que considerable del número de ataques piratas en el Estrecho, en el año 2004, fecha a partir de la cual comenzaron a llevarse a cabo operaciones conjuntas, se pusieron en conocimiento del IMB treinta y ocho ataques, en 2005 se registraron doce ataques, once en 2006, siete en 2007 y la cifra ha ido disminuyendo año tras año hasta que en pasado año 2016 en el que no se ha registrado ningún ataque. A pesar de eso aún queda mucho trabajo por hacer porque si bien, como analizaremos más profundamente en el siguiente epígrafe, se están llevando a cabo muchas acciones anti piratería en la zona, el delito de piratería todavía no supone una prioridad en las agendas de los países del sudeste asiático que anteponen sus problemas internos y la amenaza terrorista a los actos de sabotaje de los piratas. Como hemos podido observar hasta ahora la piratería en el sudeste asiático ha sobrevivido a los siglos y si no se ponen medidas contra las otras causas que alimentan el fenómeno, especialmente la pobreza y la corrupción será difícil que algún día pueda darse por extinguida la piratería en esta zona del planeta.

---

<sup>180</sup> Vagg, Jon. *Op. cit.*, p.69.

<sup>181</sup> FRECON, Eric, “Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism ... Op. cit.*, p. 69.

### 2.3. GRUPOS DE PIRATAS QUE OPERAN EN EL ESTRECHO DE MALACA.

No podemos iniciar el análisis del Estrecho de Málaga sin tener en cuenta algunas de las consideraciones que Frécon realiza del mismo: *“a border between two particulars worlds: On the one hand, the ordered world based on a nations-states system and, on the other hand, the underworld of criminal activities challenging state governance”*<sup>182</sup>.

Teniendo esto en cuenta y retomando lo que hemos indicado al principio del capítulo sobre las aguas del sudeste asiático, podemos considerar que el Estrecho de Malaca ha supuesto siempre esa frontera entre lo legal y lo ilegal, entre reinos y/o gobiernos legítimos que han tenido que convivir de una manera u otra con los ladrones marinos durante el devenir de los siglos. En esta parte de nuestra investigación analizaremos cómo la continua convivencia con la piratería ha llevado a las gentes que habitan las remotas islas de Indonesia a aceptar la piratería culturalmente, incluso a considerar a ciertos piratas, como por ejemplo al pirata Nasrull<sup>183</sup>, verdaderos héroes por los beneficios sociales que dejaba en la comunidad en la que vivía y al que se le consideró un verdadero Robin Hood de los mares, al compartir los botines obtenidos<sup>184</sup>.

Adentrándonos en los grupos piratas que actúan en la zona y que resulta fundamental para conocer con profundidad sus características, tanto Liss<sup>185</sup> como la experta en seguridad marítima internacional Raymond<sup>186</sup> dividen a los grupos de piratas activos en la región del sudeste asiático en dos grupos:

- **Ladrones marinos a pequeña escala:** relacionados con ataques y robos a pequeña escala. Sus objetivos suelen ser pequeñas embarcaciones fondeadas o en el tránsito de una isla a otra. Sus ataques son menos organizados y más oportunistas y suelen ir armados con cuchillos, machetes y alguna vez pueden llevar pistolas. Principalmente son pequeños grupos compuestos por personas de

---

<sup>182</sup> FRECON, Eric. *Op. cit.*, p.68.

<sup>183</sup> Nombre falso que utilizan los piratas para esconder su verdadera identidad. Según el autor Steven Eklof en su obra *“Pirates in Paradise: A Modern History of the Southeast Asia’s maritime Marauders”* (página 49) podría tratarse de Syaiful Rozi Bin Kahar, un pirata que apareció en un reportaje realizado en 1993 por la revista indonesia *Tempo*. En el reportaje se contaba como los inmigrantes que llegaban a Batam terminaban dedicándose al negocio de la piratería.

<sup>184</sup> FRECON, Eric, *Op. cit.*, p. 71.

<sup>185</sup> LISS, Carolin. *Op. cit.*

<sup>186</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 5.

nacionalidad indonesia que viven en las zonas costeras y para los que la piratería constituye un suplemento para sobrevivir.

- **Bandas de piratas organizadas más sofisticadas o sindicatos criminales:** responsables de ataques piratas a mayor escala y el secuestro de barcos. De acuerdo con Zara Raymond basándose en datos aportados por el IMB hay cinco bandas criminales operando en el Estrecho de Malaca cuyas bases es muy probable que se encuentren en Indonesia o Malasia. Estas bandas cuentan con altos niveles de organización así como con armamento más moderno y sistemas de comunicación más sofisticados. Del mismo modo cuentan con contactos y conocimiento del mercado negro donde venden el producto robado. Raymond sostiene además que es muy probable que mantengan conexiones con señores de la guerra y movimientos políticos conectados con el terrorismo<sup>187</sup>.

En relación a la vinculación de los piratas con grupos terroristas tenemos que señalar que en nuestra investigación no hemos encontrado ningún dato que permita vincular la piratería con el terrorismo en ninguna de las regiones analizadas. Distinto es la cuasi probable certeza de conexiones entre los grupos de piratas y los grupos terroristas, especialmente en lo relativo a la compraventa de armas o drogas pero esos vínculos no indican un cambio en los objetivos de los grupos piratas que no deja de ser económico, ni en los grupos de terrorismo cuyo fin es político. Queda claro pues, que los consideramos dos delitos completamente diferentes y que hasta el momento y según hemos podido observar con nuestra investigación no existe ningún tipo de vinculación más allá de la puramente comercial.

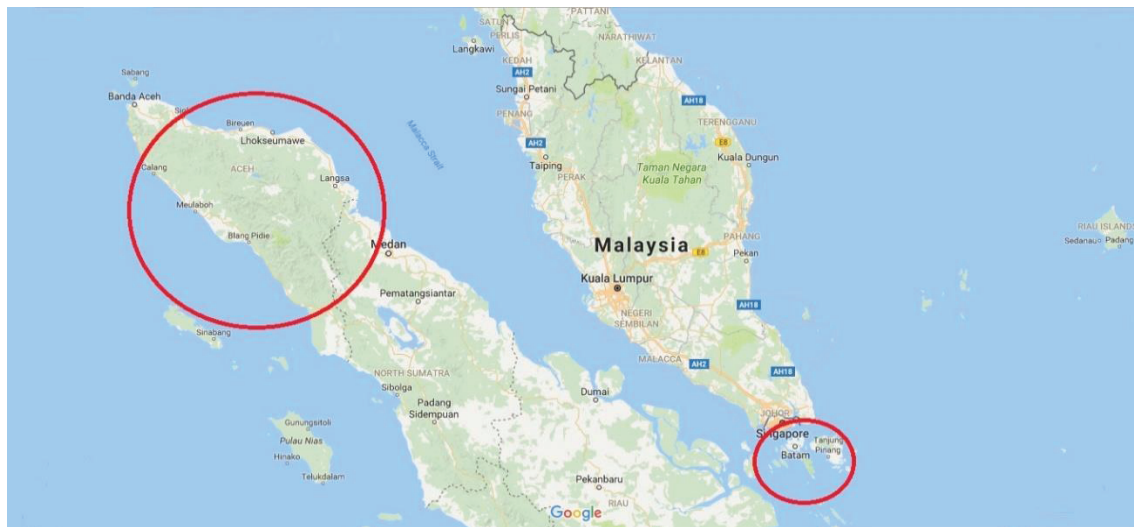
Siendo el objeto de nuestra investigación la piratería contemporánea, vamos a establecer una clasificación de los grupos de piratas que actualmente operan en la zona del Estrecho de Malaca. Hoy en día los dos focos de piratas del archipiélago indonesio se encuentran concentrados sobre todo en dos puntos importantes del Estrecho, la región de Aceh situada al norte de Indonesia y las islas Riau al sur. Estos dos puntos coinciden con la entrada y salida al Estrecho respectivamente<sup>188</sup>.

---

<sup>187</sup> Ibid., p. 11.

<sup>188</sup> FRECON, Eric. *Op. cit.*, p.69.

**Figura 11: Zonas desde las que se lanzan ataques pirata en el Estrecho de Malaca.**



Fuente: Elaboración propia

Podemos establecer un perfil general de los piratas contemporáneos. En este sentido, Frécon señala que estos piratas suelen ser jóvenes lo que supone un cambio respecto a décadas anteriores. La desaparición de los piratas más veteranos suele deberse a *“imprisonment, retirement through old age and death”*<sup>189</sup>, de ahí que sean las generaciones más jóvenes las que se ocupen de esta actividad. Por otra parte, no podemos olvidar que también son los más jóvenes los que sufren la pobreza, la desigualdad y la falta de oportunidades. Esta frustración les conduce a la única actividad de la que pueden obtener beneficio rápido. Tal y como indica Frécon: *“it is hard to imagine that these pirates live less than ten kilometres from Singapore, in their poor coastal village. The relative disparities in development and wealth between Singapore and Riau can be hard reality for them to bear, especially if one aspires towards the good life.”*<sup>190</sup>

Estas características responden sobre todo a los piratas procedentes de la isla de Riau, pues, como veremos con mayor profundidad más adelante, los piratas de la región de Aceh se mueven más por motivos políticos que económicos aunque la desigualdad en las zonas costeras y la falta de oportunidades sean también un incentivo.

<sup>189</sup> Ibid., p. 70.

<sup>190</sup> Ibid., p. 72.

### 2.3.1. Los Piratas del Sur del Estrecho de Malaca. El archipiélago de Riau.

El archipiélago de Riau cuenta con numerosas islas, algunas de ellas deshabitadas, cuya población se dedica sobre todo a la pesca y el turismo. Una de estas islas es Batam, paraíso pirata por excelencia donde su economía básica dependía de la pesca, los barcos-taxi y la piratería, aunque no siempre fue así.

De acuerdo con Steven Eklof, en la década de los setenta, Batam era una isla habitada por unos pocos habitantes la mayoría de ellos dedicados a la pesca. Sin embargo, con el crecimiento económico que experimentó todo el país en la década de los ochenta, numerosas compañías internacionales de ropa, calzado y electrónica se asentaron en la isla atraídas por los bajos salarios y los beneficios fiscales. De esta forma la isla sufrió una rápida transformación, a la que llegarían indonesios de otras partes, especialmente de Sumatra y Java,

No sólo llegaron trabajadores de otras partes de Indonesia, atraídos por las nuevas posibilidades de trabajo. En 1990 se lanzó la idea de crear una economía transnacional cuasi-oficial a través de un triángulo formado por Batam, Malasia y algunas provincias de Singapur, de este modo Batam siguió creciendo durante la década de los noventa sobre todo en los sectores dedicados a la industria manufacturera, el turismo, la prostitución y el entretenimiento<sup>191</sup>.

A pesar de las posibilidades que ofrecía la isla, muchos de los migrantes que llegaron en la década de los ochenta encontraron problemas, bien porque no estaban lo suficientemente cualificados o porque algunas de esas empresas preferían contratar a mujeres, por tanto *“many men where thus forced to find jobs in the informal sector, making their living as Street vendors, motorcycle taxi drivers, and touts, for example. Some also turned to criminal activities, including drug trafficking, procuring of sexual work, human smuggling, extortion, Street robbery and theft. Piracy, in this context, appears to have been one of the options, especially for those who had some form of maritime experience skills”*<sup>192</sup>.

---

<sup>191</sup> EKLOF, Steven *“Pirates in Paradise: A Modern History of the Southeast Asia’s maritime Marauders”*, NIAS (Nordic Institute of Asian Studies). Copenhagen, 2006, p. 48.

<sup>192</sup> *Ibíd.*

Eklof añade, además, que muchos de esos hombres arrestados por piratería a principios de los noventa no eran originarios de Riau pero si de otras partes de Indonesia, sobre todo del sur de Sumatra, otra gran área relacionada con robos a mano armada.

Pero la llegada de inmigrantes siguió siendo una constante en las islas, a principios de 2001 el gobierno de Yakarta anunció un plan masivo de desarrollo industrial en la isla. Esto supuso un efecto llamada, y atrajo a Batam un gran número de personas en busca de un empleo y unas mejores condiciones de vida. Un ejemplo lo encontramos en la ciudad de Lubuk Bajak donde la población pasó de treinta y ocho mil habitantes en 1990, a unos quinientos mil en 2001<sup>193</sup>. Como ya había pasado en décadas anteriores las expectativas del “Plan Batam” no fueron tan grandes como la gente creyó y al llegar a las islas se encontraron con una realidad muy distinta. El aumento de población y la falta de empleo provocó agrupamientos en guetos y la comisión de delitos: *“deprived of the benefits of any economic growth, they are forced to turn towards petty crimes such as pick-pocketing and prostitution”*<sup>194</sup>.

Del estudio realizado por Frécon podemos conocer cómo el pequeño pueblo de *Kampung Hitam* vive dos realidades muy diferentes: por un lado el centro del pueblo con el mercado principal y pequeñas casas donde habitan antiguos piratas que han encontrado otra profesión, y otra formada por la bahía en la que una comisaría de policía da paso a la zona donde residen piratas, ladrones y prostitutas. Esta situación de contrastes viene reforzada por el silencio que mantienen sus pobladores respecto a la piratería: *“this (el silencio) reflects the continuing existence of an ‘omerta’ or ‘law of silence’ that governs the secrecy of triads and those who know them”*<sup>195</sup>.

Otra de las causas fundamentales del desarrollo de esta actividad ilegal tiene mucho que ver la corrupción política, lo que indica que incluso, Jakarta está al corriente y es tolerante con la piratería a pequeña escala de la que también parece participar la policía que cobra una tasa a los barcos que navegan alrededor de la isla a cambio de protección, como si de una patrulla marítima se tratara. Además, aunque están enterados de las actividades a las que se dedican las bandas de la ciudad les dejan actuar impunemente siempre y cuando

---

<sup>193</sup> FRECON, Eric, *Op. cit.*, pp. 72 y 76.

<sup>194</sup> *Ibíd.*, p. 72.

<sup>195</sup> *Ibíd.*, p. 73.

esas actividades no supongan una amenaza para su autoridad. Se podría decir, por tanto, que es una manera de preservar la tranquilidad a nivel local.

No sólo se puede decir que la piratería puede catalogarse como una constante y algo que está culturalmente aceptado en la isla desde hace mucho tiempo. Para enfatizar en esta idea Frécon sostiene que la gente de una de las bandas de piratas más famosos de Batam, los *Orang Buton* tienen una “*reputation of being courageous but socially reserved group, are considered to be close ethnic relatives of the ‘Bugis’ who themselves used to be pirates in previous centuries, made famous in Joseph Conrad’s novel ‘Karain’*”<sup>196</sup>. Esta idea sobre la aceptación cultural de la actividad que sostienen tanto Frécon como Eklof coincide con la de otros autores como Vagg. Sin duda adquiere gran importancia ya que consideramos que junto a la falta de oportunidades y/o impunidad a la hora de castigar el delito de la piratería esta aceptación cultural es importante para que la actividad pueda desarrollarse.

Otro punto interesante a considerar tiene que ver con la distinta visión de la piratería que tienen Frécon y Eklof. Mientras Eklof establece que la piratería en el archipiélago de Riau a principios de los años noventa era una actividad alternativa a cualquier tipo de negocio legal, Frécon considera que la actividad pirata en la isla no vendría a ser un negocio en sí, al menos para los piratas de menor nivel, sino un complemento a otro tipo de actividades como la pesca o los barcos-taxi cuyos salarios son tan bajos que no les alcanza para sobrevivir, razón por la que tienen que completarlos con otras actividades ilegales.

Otra de las características de estos grupos piratas es que la actividad está centrada en pequeños robos tales como dinero, bienes de la tripulación o maquinaria del barco. Aprovechan la noche cuando no hay luz y los barcos se encuentran anclados para realizar el robo y no suelen ser violentos, aunque sí que van armados. Más adelante profundizaremos en los tres tipos de ataques piratas que se dan en la zona del estrecho de Malaca entre los que se encuentra éste que acabamos de describir al que se le denomina popularmente como “hit and run” por la rapidez de su ejecución.

Como podemos observar este tipo de ataque no es muy sofisticado. La única condición es conocer las características del barco objeto del ataque y para esto pueden tener un

---

<sup>196</sup> *Ibíd.*, p. 76.



contacto que les informe o bien utilizar la frecuencia VHF (Very High Frequency) de los barcos para recopilar información o interceptar el Sistema de identificación automático (AIS) de los mismos. Por esta razón, cabe señalar que estos piratas no necesariamente forman parte de grupos de crimen organizado ya que estos ataques pueden planificarlos un grupo de personas sin estar altamente organizados o preparados pues lo único que se necesita es una lancha motora, algún tipo de arma y una escalera para poder subir a las embarcaciones. Cuando los ataques suponen un botín de mayor envergadura como puede ser la carga de un petrolero o el robo del propio barco, entonces ya sí que se puede presuponerse que existe una banda organizada detrás, pues este tipo de ataques necesitan una planificación mayor y sobre todo contactos para poder vender lo robado en el mercado negro y para reutilizar los barcos en otras actividades delictivas dotándoles de documentación falsa.

Los piratas que actúan en la parte norte del Estrecho de Malaca son considerados muy violentos y presentan objetivos mucho más ambiciosos que los piratas del archipiélago de Riau.

### **2.3.2. Los piratas del Norte del Estrecho de Malaca. La región de Aceh.**

La tradición pirática de los habitantes de las zonas norte del Estrecho de Malaca es un fenómeno que viene desarrollándose desde tiempos remotos. Sin embargo, tiene una particularidad: es un fenómeno intermitente que ha ido apareciendo y desapareciendo en el devenir del tiempo.

Si bien por algunos estudios sobre piratería conocemos que fueron los británicos y holandeses quienes a finales del siglo XIX consiguieron erradicar la piratería en la zona, esta volvió a resurgir especialmente durante la Segunda Guerra Mundial y coincidiendo con la ocupación japonesa, *“probably directly or indirectly triggered by economic hardship and increased insecurity during the war years”*<sup>197</sup>. Fueron de nuevo los británicos quienes en 1945 volvieron a la Península de Malaya y se encontraron con un gran incremento de piratería en el Estrecho de Malaca. El fenómeno fue empeorando y entre diciembre de 1945 y marzo de 1946 los británicos lanzaron una serie de operaciones con las que trataron de erradicar la piratería en el Estrecho. No será hasta finales del siglo XX cuando vuelva a darse un repunte de la actividad en la región. Eklof señala como

---

<sup>197</sup> EKLOF, Steven. *Op. cit.*, p. 51.

fecha clave para el resurgimiento de la piratería en la parte norte del Estrecho el incidente que se produjo con el tanque *Tirta Niaga IV* que fue atacado por piratas mientras se encontraba anclado frente a la costa este de Aceh. Un grupo de piratas asaltó el barco, robó dinero y bienes de la tripulación y secuestraron al capitán y al segundo oficial para el posterior reclamo de un rescate<sup>198</sup>. Podemos observar aquí que el *modus operandi* es diferente respecto a los piratas del sur del Estrecho ya que esta acción fue mucho más allá del robo material, introduciendo el secuestro como parte de su actuación. Dos meses más tarde se volvían a producir en la zona ataques piratas parecidos al del *Tirta Niah IV* en los que piratas armados con cuchillos y lanzagranadas saqueaban barcos y secuestraban a la tripulación a cambio de un rescate. *“The ransoms demanded by kidnappers, moreover, are usually quite ‘reasonable’ by international standards-typically a few thousand dollars for each person-which probably encourages ship owners to meet the demands of the kidnappers rather than report the matter to the police or the authorities”*<sup>199</sup>.

Como ya puede comprobarse, estos ataques piratas en la zona norte del Estrecho de Malaca se caracterizan por altos niveles de violencia y crueldad en el que los piratas no dudan en emplear la fuerza para conseguir su objetivo e incluso a asesinar a la tripulación si fuera necesario<sup>200</sup>.

Pero si bien los ataques de los piratas de la zona del estrecho son un hecho recogido por estadísticas tanto del IMB como del IMO desde los albores del siglo XXI, lo que no está tan claro es la procedencia de esos piratas ni su verdadero cometido. Como hemos visto en el epígrafe anterior, tanto Frécon como Eklof mostraban en sus estudios respecto a los piratas del sur de Malaca que estos eran pescadores o conductores de taxi para los que la piratería suponía un extra en sus ingresos. Respecto a los piratas del norte su procedencia no está tan clara. Algunos autores como Mark J. Valencia<sup>201</sup> o el propio Eklof señalan

---

<sup>198</sup> EKLOF, Steven “Political Piracy and Maritime Terrorism: A comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2006, p. 54.

<sup>199</sup> EKLOF, Steven “*Pirates in Paradise...*” *Op. cit.*, p. 53.

<sup>200</sup> El 5 de enero de 2004, el tanque “Cherry 201” fue secuestrado al norte del Estrecho de Malaca. Tras un mes de negociaciones y viendo que el armador del barco no cedía a sus concesiones, los piratas asesinaron a cuatro indonesios que formaban parte de la tripulación. Aprovechando la confusión el resto de la tripulación saltó por la borda, consiguiendo así salvar sus vidas.

<sup>201</sup> VALENCIA, Mark J. “Piracy and Politics in Southeast Asia” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark (Eds.) *Op. cit.*, p. 113.

como responsables de los ataques al Movimiento para la Independencia de Aceh (GAM), quienes utilizarían la piratería como instrumento para obtener dinero para financiar sus actividades. Sin tener prueba de dicha implicación los miembros del GAM siempre han negado su participación en los ataques piratas y culpan al gobierno indonesio de acusarles falsamente de terroristas ante el resto de la comunidad internacional<sup>202</sup>. Por su parte, Kirsten E. Schulze en uno de sus trabajos sobre el GAM sostiene que las actividades de piratería en el Estrecho de Malaca “*do not really fit with GAM’s modus*”<sup>203</sup>. Aun así, la autora sostiene que los secuestros, ya sean terrestres o marítimos, forman parte de una de las tres vías de financiación del GAM, aunque los líderes que controlan el movimiento desde Suiza hayan negado en repetidas ocasiones que sus miembros realicen secuestros: “*it is almost certainly not the case that kidnapping were centrally endorsed from exile. More likely they are product of warlordism and the result of local decision making*”<sup>204</sup>.

Abundando en esta idea, Noel Choong, director del IMB en Kuala Lumpur, reconoce que no se sabe con certeza si los ataques piratas en la región de Aceh están vinculados con el GAM o con bandidos que no pertenecen al movimiento, pero que algunos testimonios de antiguos secuestrados si dan una serie de indicaciones que hacen pensar que miembros del GAM han estado involucrados en algunos ataques<sup>205</sup>. Siguiendo esta misma línea, Sobrino afirma que es bastante común en las aguas del sudeste asiático que las bandas criminales colaboren con movimientos revolucionarios y viceversa. En el caso concreto de la región de Aceh, este autor señala que “*la alianza entre piratas y organizaciones revolucionarias es un hecho, como prueba el ataque contra el Penrider, en el que el rescate pagado a los piratas fue a parar a una organización islámica llamada “Free Aceh”*”<sup>206</sup>.

Por tanto, no podemos aventurarnos a culpar al GAM de la piratería en la zona ya que como hemos visto que sostienen autores como Schulze, Eklos o el director del IMB Noel Choong, es algo que no se sabe con certeza y que sólo el gobierno indonesio sostiene.

---

<sup>202</sup> EKLOF, Steven “*Pirates in Paradise...*” *Op. cit.*, p. 55.

<sup>203</sup> SCHULZE, Kirsten E. “*The Free Aceh Movement (GAM). Anatomy of Separatist Organization*”. Policy Studies 2, East-West Center Washington, 2004, p. 29. Disponible en: <http://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/PS002.pdf?file=1&type=node&id=31983> (Consultado el 25 de marzo de 2014).

<sup>204</sup> *Ibid.*, p. 28.

<sup>205</sup> EKLOF, Steven “*Political Piracy and Maritime Terrorism...*” *Op. cit.*, p. 56.

<sup>206</sup> SOBRINO HEREDIA, José Manuel. *Op. cit.*, p. 94.

Pero aunque no sepamos con certeza si los piratas forman parte del GAM, lo que sí sabemos es que el foco pirata se encuentra en la región de Aceh y sus ataques son más violentos y pretenciosos que los de sus vecinos del sur del Estrecho.

Hasta este momento hemos establecido dos de los principales grupos que operan en la zona del Estrecho de Malaca, aunque no podemos descartar que más grupos criminales puedan dedicarse al asalto de barcos ya sea durante su paso por el estrecho o cuando se encuentran amarrados en alguno de los puertos indonesios.

Nos consta que hay más grupos de piratas operando en las aguas del sudeste asiático como los grupos de piratas de Filipinas que tienen fama de ser los más violentos pero su rango de actuación queda muy alejado del Estrecho de Malaca que es nuestra área objeto de estudio y por eso hemos considerado que no es necesario incluirlos en nuestra investigación.

## **2.4 TIPOS DE ATAQUES.**

En el apartado anterior hemos analizado en profundidad los principales grupos de piratas que actúan en el Estrecho de Malaca. Esto nos ha conducido al establecimiento del modus operandi de estos grupos. En este apartado vamos a analizar en profundidad cómo son los ataques piratas en las aguas del sudeste asiático y vamos a incidir en el modus operandi de los piratas que operan en la zona del Estrecho de Malaca y en los puertos del archipiélago indonesio.

De este modo y teniendo en cuenta los datos aportados por el director del International Maritime Bureau, P. Mukundan<sup>207</sup> y por la experta Catherine Zara Raymond<sup>208</sup> podemos establecer que en las aguas del sudeste asiático se producen cuatro tipos distintos de ataques piratas. Aunque ambas aportaciones son muy interesantes, nosotros vamos a emplear la terminología de Raymond por considerarla mucho más acertada y cercana a nuestros propósitos:

---

<sup>207</sup> MUKUNDAN, P. “*The Scourge of Piracy in Southeast Asia: Can Any Improvements be Expected in the Near Future?*” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark (Eds.) *Op. cit.*, p. 35.

<sup>208</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p.5.

### **1º. Ataques con los barcos anclados o fondeados en el puerto<sup>209</sup>:**

Es un tipo de ataque muy común en aguas de Indonesia. Consiste en asaltar el barco cuando éste se encuentra anclado o fondeado en el puerto. Estos ataques suelen ocurrir de noche entre la una y las seis de la mañana, aprovechando la oscuridad. El botín se reduce a los bienes materiales que los ladrones puedan coger, sobre todo dinero y equipos electrónicos. Raymonds señala además que en este tipo de robos los ladrones suelen acudir derechos a los contenedores o lugares donde se encuentra el botín, lo que indica que los piratas ya han tenido acceso de alguna manera a la embarcación, bien porque alguno ha estado como trabajador en él o bien porque alguien del puerto pasa la información sobre el barco. Dado que son ataques que se producen de manera furtiva, la tripulación no suele darse cuenta de que han sido asaltados hasta el día siguiente, por tanto, no implica el uso de violencia.

### **2º. Ataques contra embarcaciones en el mar: Robo.**

A este tipo de ataques se les conoce popularmente como “piratería asiática” y corresponden al tipo de ataques que se han dado comúnmente en esta zona por lo que no es nada nuevo. Consisten en pequeños hurtos tales como bienes de la tripulación, dinero de la caja del capitán y equipos del barco que se puedan transportar fácilmente. Los ataques también se producen aprovechando la oscuridad de la noche, los piratas asaltan el barco con la ayuda de unos ganchos y cogen todo lo que puedan robar en el menor tiempo posible. Este tipo de asalto se corresponde con el “hit and run” del que hemos hablado al describir a los piratas del archipiélago de Riau. Mukundan señala que este tipo de ataques no es nuevo en la zona pero lo que diferencia a los piratas actuales con sus homólogos de décadas atrás es que los piratas contemporáneos “*are better armed, expect greater returns, and are more determined*”<sup>210</sup>. Mukundan señala también que los piratas van bien preparados y no dudan en “*kill the captain and crew if they cannot get what they want*”<sup>211</sup>.

Según Raymonds en este tipo de ataques el valor de los bienes robados oscila entre los diez mil y los veinte mil dólares<sup>212</sup>. Además sostiene que este tipo de ataques requiere de

---

<sup>209</sup> *Ibíd.*, p. 4.

<sup>210</sup> MUKUNDAN, P. *Op. cit.*, p. 35.

<sup>211</sup> *Ibíd.*

<sup>212</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 5.

la inversión previa de una cantidad de dinero en equipos y armas y un cierto grado de organización y coordinación.

Como vemos este tipo de ataques correspondería con el que desempeñan los piratas del archipiélago de Riau ya que el *modus operandi* es el mismo. Teniendo en cuenta estos datos aportados por Raymonds y Mukundan y contrastándolos con los de Frécon y Eklof podemos afirmar dentro de este tipo de ataques habría dos modalidades diferentes:

Una que se correspondería con los ataques más sofisticados y violentos tras lo que hay una banda organizada, como los *Orang Buton*, de los que ya hemos hablado anteriormente, y

Otra en la que un grupo de personas deciden asaltar un barco pero no cuentan ni con el respaldo logístico ni armamentístico de una banda, ya que como han señalado anteriormente tanto Frécon como Eklof, no se requiere necesariamente de la existencia de una banda organizada para realizar este tipo de ataques.

### **3º. Ataques contra embarcaciones en el mar: secuestro.**

De acuerdo con Raymond el secuestro de embarcaciones en las aguas del sudeste asiático es un tipo de ataque pirata *“less common but is far more serious”*<sup>213</sup>.

La finalidad de este tipo de ataques es el robo de su carga, generalmente petróleo, para venderlo en el mercado negro. Tanto Raymond como Mukundan señalan que para realizar los secuestros de la nave, los piratas tienen que estar muy organizados e informados y contar con excelentes equipos. Además, tienen que poseer contactos y/o conocimiento del mercado negro para poder revender el producto robado. Raymond sugiere además que *“they may also in some instances to gain the compliance of local authorities. Bribery is often used to achieve this goal. In some cases, it is believed that officials may even provide pirates with information on vessels and cargoes in their areas of jurisdiction”*<sup>214</sup>.

Existe también una variedad dentro del secuestro que corresponde al secuestro del barco en sí para convertirlo en un “barco fantasma”. En este caso los piratas se quedan en el barco, lo pintan, le cambian el nombre, lo proveen con documentación falsa y suelen

---

<sup>213</sup> *Ibíd.*, p. 6.

<sup>214</sup> *Ibíd.*

usarlo para cometer otras actividades criminales, tales como el tráfico de bienes o personas<sup>215</sup>. En estos casos, la tripulación corre peor suerte y suele ser asesinada como en el secuestro del *Cheongson ad Tenyu* en 1998, en el que toda la tripulación fue eliminada<sup>216</sup>.

En este sentido, hay que destacar la agresividad de los piratas que llevan a cabo este tipo de ataques, Mukundan los describe como individuos muy violentos, que son capaces de conducir un barco sin la necesidad de ayuda de la tripulación y que en algunos casos no dudan en matarlos o dejarlos a su suerte en alguna isla desierta.

#### **4º. Secuestro a cambio de un rescate.**

Podemos situar la aparición de este tipo de ataques en el año 2001, fecha en la que empiezan a conocerse por las consecuencias internacionales que tienen. Este tipo de secuestros consiste en el asalto de la nave con la posterior toma de rehenes que suelen ser el capitán y los cargos más altos del barco. Estos rehenes son llevados a tierra para el inicio de las negociaciones. A pesar de la proliferación de este tipo de secuestros, los registros no recogen el número exacto, pues tal y como afirma Noel Chong, del IMB, muchos de estos ataques no se denuncian ya que los armadores creen que al hacerlo se puede entorpecer la negociación. El pago final de los rescates está entre los diez mil y los veinte mil dólares<sup>217</sup>.

Los secuestros, tanto de la mercancía como de las personas, también se producen en el Estrecho de Malaca en lo que correspondería al *modus operandi* de los piratas de la región de Aceh. Sin embargo, hay que admitir que, siguiendo los datos aportados por el “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ship in Asia” (ReCAAP) en su informe del año 2013, no se ha producido ningún secuestro de este tipo en el Estrecho de Malaca<sup>218</sup>, lo que según el ReCAAP y muchos de los autores

---

<sup>215</sup> *Ibíd.*, p. 7.

<sup>216</sup> MUKUNDAN, P. *Op. cit.*, p. 35.

<sup>217</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 8.

<sup>218</sup> De acuerdo con el Informe anual del año 2013, en el Estrecho de Malaca y Singapur se han registrado doce incidentes de los cuales solo uno corresponde a la categoría 1 de incidentes que es la que el ReCAAP considera la más peligrosa y que supone el robo de petróleo del barco y su extracción del barco de origen a otro barco pirata. El resto se corresponden con las categorías más bajas del baremo del ReCAAP lo que supone que se trata de pequeños robos tales como dinero o equipos y tecnología del barco. Informe del ReCAAP 2013. Disponible en: [http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core\\_Download&EntryId=325&PortalId=0&TabId=78](http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=325&PortalId=0&TabId=78) (Consultado el 1 de abril de 2014).

consultados para esta investigación se debe principalmente a todas las medidas antipiratería que se llevan a cabo en la zona.

## **2.5. ACCIONES ANTIPIRATERIA EN EL ESTRECHO DE MALACA.**

Antes de comenzar a hablar sobre las acciones antipiratería que se están llevando a cabo en el Estrecho de Malaca tenemos que señalar las peculiaridades que presenta esta región del planeta. De acuerdo con Frederick Situmorang, el Estrecho de Malaca ofrece una perspectiva geográfica única ya que constituye una frontera compartida entre cuatro estados: Indonesia, Malasia y Singapur que son los Estados principales y también parte de Tailandia, al norte del Estrecho. Este paso constituye además el estrecho navegable más largo del mundo con una extensión de 600 millas náuticas. Respecto a su diámetro, su parte más estrecha comprende unas 11 millas náuticas y la más ancha 200, por lo que en ciertos puntos se recomienda no navegar con barcos de más de 20 metros de profundidad<sup>219</sup>. A pesar de todo esto y de sus limitaciones a la hora de navegar a través de él y tal y como ya hemos señalado anteriormente, por el Estrecho de Malaca pasan cada año más de 65.000 barcos por lo que es uno de los estrechos más concurridos del planeta.

Con respecto a materia de seguridad marítima en el Estrecho de Malaca, todas estas peculiaridades geográficas que presenta han supuesto una complejidad añadida a la que Frederick Situmorang ha denominado como “‘zero-sum game’ situation” (situación de suma cero) en la que, por un lado, los estados litorales quieren hacerse responsables de la seguridad en las aguas que comprende su jurisdicción, pero al mismo tiempo otros estados con intereses en la zona y especialmente las grandes potencias, no quieren que sus intereses comerciales dependan de los estados litorales<sup>220</sup>. Esta situación también es aplicable al fenómeno de la piratería, por tanto, las actividades antipiratería llevadas a cabo en el Estrecho de Malaca dependen sobre todo de los Estados litorales aunque como veremos a continuación la cooperación regional e incluso internacional juega un papel muy importante en la lucha contra los ataques piratas en esta zona. Desde el año 2004, fecha en la que los países del sudeste asiático, sobre todo Indonesia, comenzaron a tomar

---

<sup>219</sup> SITUMORANG, Frederick. (19 de julio de 2012). The need for cooperation in the Malacca Strait. *The Jakarta Post*. Disponible en: <http://www.thejakartapost.com/news/2012/07/19/the-need-cooperation-malacca-strait.html> (Consultado el 14 de abril de 2014).

<sup>220</sup> *Ibíd.*



mayor conciencia del problema que suponía la piratería, se ha desarrollado mucho la cooperación en seguridad marítima entre los estados litorales. Este hecho ha coincidido con un considerable descenso de la actividad en la zona, por lo que autores como Gil Pérez, Loewen y Bodenmüller señalan la cooperación en seguridad marítima, sobre todo a nivel regional, como un punto clave para hacer frente a la piratería en estas aguas.

Una vez hecha esta aclaración vamos a pasar a analizar cuáles son las acciones que se están llevando a cabo en el Estrecho de Malaca para hacer frente a la piratería.

Tal y como hemos señalado anteriormente al hablar de la historia de Indonesia, en 1998 tuvo lugar la caída del régimen del presidente Suharto lo que supuso una serie de cambios políticos. Durante la transición, el nuevo gobierno tuvo que hacer frente a problemas internos relacionados con la inestabilidad política, movimientos nacionalistas, corrupción y la debilidad de las estructuras del estado. Fue durante estos años de transición política en los que el auge de la piratería en la zona fue más acentuado, sobre todo, por esta priorización por parte del gobierno de los asuntos internos, lo que supuso que la piratería pasara a un segundo plano en su agenda. A partir del año 2004, y coincidiendo con la llegada al poder en Indonesia del presidente Susilo Bambang Yudhoyono, esta situación comenzó a cambiar. Las presiones internacionales y los propios intereses económicos de los países de la zona que se veían afectados por el enorme incremento de la actividad pirática marcaron un cambio de actitud al respecto. Este cambio no se produjo sólo en Indonesia, sino también en Singapur y Malasia, que impulsados por intereses económicos y políticos comenzaron a tomar medidas tanto a nivel unilateral como regional que incluían no sólo la persecución marítima de los piratas, sino también actuaciones terrestres.

A todo esto hay que añadir la cooperación internacional en el Estrecho de Malaca que es liderada sobre todo por Japón y Estados Unidos y se manifiesta a través de ayudas económicas, transferencia de equipos, entrenamientos específicos e intercambio de información<sup>221</sup>.

A continuación vamos a analizar una a una las distintas operaciones que se llevan a cabo en la zona tanto a nivel unilateral como regional e internacional. Comenzaremos con las operaciones unilaterales que fueron principalmente promovidas por la presión de las

---

<sup>221</sup> STOREY, Ian. "Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation. *South Asian Affairs* 2009", ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapur, 2009, pp. 36-58.

potencias extranjeras. Esta presión fue la que hizo que Indonesia, Malasia y Singapur tomaran una mayor conciencia de lo que suponía la piratería en la región. El hecho de que países como Estados Unidos quisiera intervenir contra la inseguridad marítima en la zona obligó a los estados afectados, sobre todo a Indonesia, que vio amenazada su soberanía, a iniciar medidas para evitar esa intromisión en sus aguas jurisdiccionales.

### **2.5.1. Acciones unilaterales en el Estrecho de Malaca.**

En el año 2004, se producirá un mal entendido entre Estados Unidos y los países de la zona tras unas declaraciones del almirante estadounidense Thomas Fargo, comandante de las fuerzas estadounidenses del Comando del Pacífico (PACOM) con base en Honolulu, Hawaii. Ante el incremento de los ataques piratas en aguas del Sudeste asiático, el Almirante se permitió comentar un nuevo programa llamado “Iniciativa Regional de Seguridad Marítima” (RMSI) con el que se pretendía incrementar la cooperación entre Estados Unidos y los países del sur de Asia para combatir las amenazas marítimas transnacionales en la zona, incluida la piratería, el terrorismo, el tráfico ilegal y las armas de destrucción masiva<sup>222</sup>. Tal y como explica Storey<sup>223</sup>, *“in his testimony, Fargo stated that in operational terms, PACOM was considering ‘putting Special Operations Forces on High-speed vessels’ to conduct effective interdiction. But press reports in Indonesia erroneously claimed that PACOM intended to station Special Operations Forces in the Straits of Malacca to combat rising piracy attacks”*<sup>224</sup>. Los gobiernos de Indonesia y Malasia condenaron la propuesta pues la consideraban una violación de su soberanía y desaconsejaron la presencia de las tropas estadounidenses en el estrecho ya que en su opinión *“forces in the Strait would only fuel Islamic radicalism in Southeast Asia”*<sup>225</sup>. Singapur, por su parte, sí que ofreció colaborar con el programa RMSI, ya que su prosperidad económica depende sobre todo del comercio marítimo y de los países de la zona es el que contempla con mayor preocupación las amenazas a la seguridad marítima que puedan presentarse en el Estrecho. Tal como señalan Loewen y Bodenmüller *“the*

---

<sup>222</sup> STOREY, Ian. *Op. cit.*

<sup>223</sup> Dr. Ian Storey es investigador principal del Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) de Singapur. Sus investigaciones se centran sobre todo en la relación de la ASEAN con agentes externos, seguridad marítima y la insurgencia en el sur de Tailandia. Información extraída del Strategic studies Institute, United States Army War College. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/people.cfm?authorID=673> (Consultado el 15 de abril de 2013).

<sup>224</sup> *Ibíd.* p. 40.

<sup>225</sup> *Ibíd.*

*Straits of Malacca represent the only waters that Singapore needs to monitor and protect, they make up but one small part of a much larger national territory for Indonesia and Malaysia*”<sup>226</sup>. La gran dependencia económica de Singapur de estas rutas de comercio marítimo hace que conceda una gran importancia a la seguridad. Por su parte el Comandante de las Fuerzas Navales de Singapur, Victor Huang, sostiene que “*within the region, Singapore is one of the most vocal advocates of international cooperation; it enjoys close ties with regional countries, as well as with the United States, China, and Japan*”<sup>227</sup>. Sin duda, el hecho de que Singapur esté dispuesto a aceptar una cooperación internacional más amplia en el Estrecho de Malaca responde a sus enormes intereses comerciales y económicos en la zona, por tanto, la protección de sus barcos comerciales es una prioridad.

De este modo, Singapur dio los pasos necesarios para mejorar su seguridad. Para ello, en el año 2003, se creó el “Interagency Maritime and Port Security Working Group” en el que reunió a la fuerza naval, la policía costera y las autoridades marítimas y portuarias. Este grupo implementó medidas regulatorias para mejorar la seguridad y el control de movimiento de la pesca en el puerto<sup>228</sup>. Posteriormente, en el año 2005, creará el Accompanying Sea Security Teams (ASSeTs) con el objetivo de disuadir los ataques a sus barcos. Además, desarrollará un bastión de seguridad marítima que ha alcanzado gran relevancia a lo largo de todo el Estrecho.

Por su parte Malasia, al igual que Singapur, tiene una gran dependencia del comercio marítimo. El 80% de su comercio pasa por el Estrecho de Malaca y sus puertos más importantes están situados en el estrecho, por tanto, es un Estado que también está muy interesado en proteger su industria pesquera y turística de cualquier amenaza. Pero al contrario que Singapur, Malasia muestra una mayor precaución a la hora de hablar de la “internacionalización” del Estrecho, puesto que considera que los estados ribereños tienen capacidad para su salvaguarda; sin embargo, sí desaprueba que las potencias cuyos barcos navegan por el estrecho no aporten ningún tipo de ayuda económica al mantenimiento de la seguridad marítima en esta zona. Sobre esto, el gobierno malayo, a

---

<sup>226</sup> LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. *Op. cit*, p. 44.

<sup>227</sup> HUANG, Victor. “Building Maritime Security in Southeast Asia-Outsiders Not welcome?”. *Pointer-Journal of the Singapore Armed Forces*. Vol.33. No.3, 2007, pp. 86-105. Ministry of Defence Singapore. Disponible en:

<http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a519223.pdf> (Consultado el 16 de abril de 2014).

<sup>228</sup> *Ibíd.*

través de su Primer Ministro, Najib Razak, ha dejado patente que resulta difícil aceptar que mientras el estrecho es considerado internacional para el paso pacífico de barcos y mercancías, los esfuerzos para mantener la seguridad en la zona sólo le corresponda a los países ribereños y que “*modalities for burden sharing’ should be explored*”<sup>229</sup>.

Entendemos que a la hora de hablar de “*burden sharing*” (compartir responsabilidades) el primer Ministro malasio se refiere a ayudas económicas o a apoyo logístico, como entrenamientos de tropas o equipos ya que ni Malasia ni Indonesia aceptan la intromisión de fuerzas navales extranjeras en los asuntos del Estrecho de Malaca por considerarlo una violación a su soberanía.

Respecto a la toma de medidas unilaterales, en el año 2005, el presidente, en aquella época Abdullah Badawi<sup>230</sup> unificó la responsabilidad marítima que hasta entonces estaba repartida en once agencias diferentes, de este modo creó la Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)<sup>231</sup>. La agencia construyó nuevas bases, renovó algunas embarcaciones y adquirió seis helicópteros destinados a la vigilancia, refuerzo y tareas de búsqueda y rescate<sup>232</sup>. Además, el gobierno malayo también respaldó la aprobación de estrictas leyes antipiratería y anunció el establecimiento de un sistema de radar de 24 horas para monitorizar la seguridad en el Estrecho<sup>233</sup>.

El caso de Indonesia respecto a la piratería es un poco diferente al de los dos estados anteriores. Tal y como señala Felipe Umaña, investigador de la organización The Fund For Peace (FFP), Indonesia todavía sigue haciendo un gran esfuerzo a la hora de implementar medidas antipiratería. Desde principios del siglo XXI, Indonesia está experimentando un crecimiento económico muy positivo pero todavía sigue presentando “*a lack of consistent governmental authority*”<sup>234</sup>. Hay que tener en cuenta que Indonesia es un estado muy ancho, (toda su línea de costa es dos veces la superficie de la tierra)<sup>235</sup>, por tanto, el control del Estado no alcanza a todo su territorio, mostrándose

---

<sup>229</sup> *Ibíd.*

<sup>230</sup> Fue Primer Ministro de Indonesia del año 2003 al 2009.

<sup>231</sup> LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. *Op. cit.*, p. 45

<sup>232</sup> HUANG, Victor. *Op. cit.*, p. 2.

<sup>233</sup> SHIE, Tamara Renee. “Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and progress of Intra-ASEAN Cooperation” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism...* *Op. cit.*, p. 179.

<sup>234</sup> UMAÑA Felipe. The Fund For Peace (2012). Transnational Security Threats in the Straits of Malacca, p.10. Disponible en: <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> (Consultado el 22 de abril de 2014).

<sup>235</sup> *Ibíd.*

de este modo su debilidad. A esta debilidad estatal hay que añadir además todos sus problemas internos como el movimiento separatista de Aceh, la proliferación de grupos islamistas o una floreciente economía sumergida. Siguiendo palabras de Umaña “*Jakarta has placed less attention to maritime piracy than in its desire to bolster economic development, increase environmental protection, promulgate greater political reform, defend national borders and resolve outstanding territorial disputes, and improve its burgeoning tourism industry*”<sup>236</sup>.

A todo esto hay que añadir que para Indonesia el estrecho de Malaca no supone la misma importancia económica que para Singapur o para Malasia ya que son los estrechos de Lombok y de Sunda en los que el país concentra la mayoría de sus intercambios comerciales.

De nuevo de acuerdo con Umaña “*Indonesia may view pirate attacks as a nuisance for international ships only and thus place greater importance on land-based security concerns*”<sup>237</sup>. Por tanto, casi siempre ha sido el estado ribereño que más trabas ha generado a la hora de adoptar medidas antipiratería a nivel internacional, alegando siempre cuestiones de soberanía. Estas trabas se han extendido incluso a la cooperación a nivel regional ya que sus agencias de inteligencia se han mostrado muy reticentes a la hora de compartir información con otros estados e incluso a la hora de comunicarse entre las diferentes agencias de inteligencia dentro de la misma Indonesia.

De todos modos, hay que señalar que a partir de 2004, esta actitud del comenzó a cambiar y poco a poco el gobierno empezó a implementar programas a nivel nacional destinados a la mejora de la seguridad en sus aguas. Destacan las inversiones en la formación de guardacostas, sistemas de radar marítimo y nuevos barcos patrulla. En el año 2005, Indonesia lanzó la operación **Octopus**, contra las acciones ilegales en sus aguas. Esta operación, de tres meses de duración, que consistió en el despliegue de barcos de guerra, submarinistas, equipos anfibios de reconocimiento y helicópteros. Según señala Javier Gil Pérez “*esta operación es clave porque marcó el inicio del fin de la piratería en aguas de Indonesia*”<sup>238</sup>.

---

<sup>236</sup> Ibíd.

<sup>237</sup> Ibíd.

<sup>238</sup> GIL PEREZ, Javier, *Op. cit.*, p. 120.

Al mismo tiempo se han fortalecido las leyes antipiratería, ya no sólo contra los piratas, sino también contra sus “*corruptos aliados*” dentro del sistema burocrático y del ejército. Además, se han mejorado los sistemas de intercambio de información con las comunidades pesqueras<sup>239</sup>.

Por otro lado, las acciones unilaterales en materia de piratería llevadas a cabo por el gobierno indonesio han ido más allá: se han realizado intervenciones para atajar las principales causas que provocan en el incremento de la piratería, tales como la inseguridad económica, la corrupción y la debilidad del Estado<sup>240</sup>.

Si bien todas estas medidas tomadas por Indonesia se deben sobre todo a las presiones externas, especialmente por parte de Estados Unidos y de Japón, así como a las ayudas que ha recibido de estos estados para realizar sus reformas en materia de seguridad, no podemos negar que la actitud de Indonesia respecto a la seguridad marítima en general y contra la piratería en particular ha experimentado un gran desarrollo a lo largo de esta primera década del siglo XXI. La reticencia a colaborar con otros estados de la región en la lucha contra la piratería se ha ido superando progresivamente, dando lugar a diferentes operaciones conjuntas que a día de hoy siguen operativas en la zona y que propician que la navegación por el estrecho de Malaca sea mucho más segura que décadas atrás.

### **2.5.2. Cooperación regional en la lucha contra la piratería en el Estrecho de Malaca.**

Si bien las acciones unilaterales llevadas a cabo por los tres estados ribereños han jugado un buen papel en la lucha contra la piratería en la región, autores como Gil Pérez, Loewen, Bodenmüller, Raymond o Vimal Kumar Kashyap<sup>241</sup> opinan que el éxito en el gran descenso de ataques de piratas en el Estrecho de Malaca se debe sobre todo a la cooperación regional a través de operaciones antipiratería conjuntas llevadas a cabo por Indonesia, Malasia y Singapur. En cambio, otros autores como J.N. Mak, investigador del Malaysian Institute of Maritime Affairs (MIMA) en Kuala Lumpur no muestra una visión muy positiva de este tipo de operaciones conjuntas, especialmente de la operación MALSINDO, que analizaremos posteriormente. Según Mak, “*it appears therefore that the primary aim of MALSINDO was not so much to curb piracy and terrorism, but to*

---

<sup>239</sup> LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. *Op. cit.*, p. 45.

<sup>240</sup> *Ibíd.* p. 45.

<sup>241</sup> Investigador del “Centre for Indo-Pacific Studies” de Nueva Delhi.

*forestall possible foreign intervention in the Malacca Straits*”<sup>242</sup>. Mak justifica esta afirmación basándose en la falta de predisposición que tienen los estados litorales, especialmente Indonesia y Malasia, a colaborar y al intercambio de información. Mak añade además que “*it can therefore be argued that the MALSINDO initiative was essentially a Malaysia-Indonesia public relations exercise to show to the world that the two littoral states were taking Straits security seriously and were doing something about it so as to forestall possible foreign military intervention in the waterway*”<sup>243</sup>. Otras críticas a este tipo de operaciones aparecen de la mano de Raymond quien a pesar de reconocer el éxito en la lucha contra la piratería opina que han sido operaciones marcadas por la falta de voluntad de los estados implicados para colaborar y por la falta de recursos<sup>244</sup>.

En este sentido, podemos afirmar que tanto defensores como detractores de las operaciones conjuntas en el Estrecho de Malaca están en lo cierto ya que si bien es verdad que este tipo de actividades surgieron por el deseo de los estados litorales de que ninguna potencia extranjera actuara en aguas internacionalmente declaradas de su jurisdicción, hay que reconocer que han tenido un gran éxito ya que la reducción en el número de ataques piratas y robos a mano armada en la zona ha disminuido de manera más que considerable<sup>245</sup>, así lo observamos en los datos recogidos por el IMB que muestran como en el año 2003 se registraron 28 ataques pirata en el Estrecho de Malaca, cifra que aumentó hasta 38 en el año 2004, a partir del cual comenzaron a ponerse en marcha este tipo de operaciones conjuntas con resultados muy satisfactorios, tal y como podemos ver en la siguiente tabla de datos<sup>246</sup>:

---

<sup>242</sup> MAK, J.N. “Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism... Op. cit.*, p. 156.

<sup>243</sup> *Ibíd.*

<sup>244</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 36.

<sup>245</sup> Según las cifras ofrecidas por el “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia” (ReCAAP) en el año 2009 se produjeron en el Estrecho de Malaca doce ataques piratas, las cifras del IMB registran un solo ataque en el año 2013 en el Estrecho de Malaca. A pesar de la diferencia en los datos que como ya hemos explicado anteriormente, son debidas a que no todos los barcos registran los incidentes, ni lo hacen en ambos organismos, estas cifras quedan muy alejadas de los setenta y cinco ataques que el informe del IMB registro en el Estrecho en el año 2000.

<sup>246</sup> Datos extraídos del Annual Report 2004, 2008, 2010, 2012 y 2016 del ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery Against Ship”, 1January-31December .



**Figura 12: Ataques e intentos de ataque perpetrados en el Estrecho de Malaca (2003-2016).**

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
28	38	12	11	7	2	2

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2	1	2	1	1	5	0

Fuente: Elaboración propia

Por tanto, resulta necesario analizar cuáles han sido las operaciones más importantes que han desarrollado estos tres estados ribereños de manera conjunta:

#### **A) Operación MALSINDO (Malacca Strait Sea Patrol-MSSP).**

Fue lanzada en el año 2004, se trata de una operación coordinada de las fuerzas navales de Indonesia, Malasia y Singapur. Decimos que es una operación coordinada y no conjunta porque cada fuerza naval se encarga de patrullar las aguas de su jurisdicción, ni siquiera en las persecuciones en caliente pueden sobrepasar los límites de sus aguas. Con esta operación puede demostrarse cómo los países ribereños son muy reticentes a la hora de poner en marcha actuaciones conjuntas, cuya razón principal es la importancia que tiene garantizar la soberanía en las aguas bajo sus jurisdicciones. En opinión de autores como Raymond, el mayor fallo que tiene esta operación es la falta de autorización para invadir las aguas de otro estado cuando se desarrollan persecuciones en caliente<sup>247</sup>.

Desgraciadamente los efectos de la operación MALSINDO no pudieron apreciarse de manera inmediata ya que cinco meses después del comienzo de la operación tuvo lugar el terremoto en la costa este de Sumatra que provocó a su vez una serie de tsunamis que devastaron las zonas costeras. Una de las áreas más afectadas fue la región de Aceh, uno de los focos importantes de piratas que actúan en el norte del Estrecho de Malaca.

---

<sup>247</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 36.



Algunos de los pueblos costeros afectados de Aceh llegaron a perder hasta el 70% de su población y cerca del 44% perdieron sus casas y pertenencias<sup>248</sup>.

A partir de esta catástrofe los índices de piratería disminuyeron en la zona. Ante esta situación podríamos establecer que más que a un éxito de la operación, la disminución de la piratería podría deberse a las causas naturales y a la devastación que provocó el tsunami. Sin embargo, una vez que la región recuperó la normalidad el índice de ataques piratas ha seguido manteniéndose muy bajo y no ha vuelto a alcanzar las elevadas cifras de finales de la década de los noventa, éxito que puede, por tanto, atribuírsele a la cooperación regional.

El objetivo de esta operación era el establecimiento de patrullas que estuvieran activas veinticuatro horas al día los trescientos sesenta y cinco días del año. Como ya hemos señalado anteriormente, las patrullas de cada país se encargarían de vigilar las aguas que corresponden a su territorio. La coordinación de las patrullas se realizan desde diferentes puntos de los tres países: Belawan y Batan en Indonesia, Limit en Malasia y Changi en Singapur. Para esta operación se destinaron 17 barcos de los cuales siete pertenecían a Indonesia, cinco a Malasia y cinco a Singapur<sup>249</sup>.

### **B) Operación Eyes in the Sky (EiS's).**

Lanzada en el año 2005, esta operación da un paso más que la anterior. Esta desarrollada por los mismos Estados pero se centra en el espacio aéreo y en su ruta incluye no solo aguas territoriales, sino también aguas internacionales. Se realizan dos vuelos semanales lo que ha generado algunas críticas ya que se estima que para realizar un buen control aéreo en la zona deberían realizarse setenta vuelos a la semana<sup>250</sup>. El hecho de que indiquemos que en esta operación se da un paso más es debido a que por primera vez los estados ribereños dejan a un lado el tema de la protección de su soberanía y participan conjuntamente en la vigilancia. En los aviones de reconocimiento forman parte de la operación representantes de cada uno de los tres estados<sup>251</sup>. Si bien algunos autores afirman que esta operación ejerce más bien una función disuasoria más que práctica en la

---

<sup>248</sup> Datos extraídos del Asian Development Bank. Disponible en: <https://www.adb.org/news/infographics/adbs-response-asian-tsunami-december-2004> (Consultado el 16 del abril de 2014).

<sup>249</sup> GIL PEREZ, Javier. *Op. cit.*, p. 36.

<sup>250</sup> *Ibíd.*

<sup>251</sup> RAYMOND, Catherine Zara. *Op. cit.*, p. 38.

lucha contra la piratería, bien es cierto que permite complementar la vigilancia marítima y supone un paso hacia adelante en los instrumentos cooperativos entre Estados.

### **C) Malacca Strait Patrols (MSP).**

En el año 2006 se produjo una fusión entre las dos operaciones anteriores que pasó a denominarse Malacca Strait Patrols. Esta nueva patrulla incluyó además un **Intelligence Exchange Group (IEG)** que surgió con el cometido de apoyar a las patrullas navales y aéreas. Este Grupo está especialmente dirigido al desarrollo de una plataforma de intercambio de información entre los Estados ribereños participantes en la operación<sup>252</sup>, el nombre de esta plataforma es **Malacca Strait Patrols Information System (MSP-IS)**.

En el año 2008, Tailandia también se incorporó a la operación MSP, cuya consecuencia más directa es que por primera vez todo el Estrecho está controlado con actuaciones de cooperación.

Hasta ahora nos hemos centrado en las medidas antipiratería que se están desarrollando en la región pero que implican sólo la actuación de los estados ribereños del Estrecho de Malaca. No obstante, la región del Sudeste Asiático es muy extensa y comprende también estados que aunque no están bañados por el Estrecho de Malaca tienen cierta dependencia económica de esta zona y, por lo tanto, también han adoptado una serie de medidas para hacer frente al problema de la piratería. Para comprender toda la dimensión de las acciones que se están llevando a cabo, vamos a analizar las medidas que bajo el paraguas de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y del Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) se desarrollan en esta región..

### **D) Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN).**

La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático se estableció el ocho de agosto de 1967 a partir de la firma de la Declaración ASEAN, también conocida como Declaración de Bangkok por ser la ciudad en la que se firmó. Los países fundadores de la Asociación fueron Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas y Tailandia. En años posteriores se fueron uniendo más países del Sudeste Asiático hasta llegar a los diez que actualmente forman

---

<sup>252</sup>Información de la web oficial del gobierno de Singapur. Disponible en: [http://www.mindef.gov.sg/imindef/press\\_room/official\\_releases/nr/2008/mar/28mar08\\_nr/28mar08\\_fs.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html). (Consultado el 24 de abril de 2014)

parte de la ASEAN y que son: Brunei (1984), Vietnam (1995), Laos (1997), Myanmar (1997) y Camboya (1999)<sup>253</sup>.

Como ya hemos visto a lo largo de este capítulo, los países del Sudeste Asiático muestran una especial preocupación por el tema del respeto a la soberanía y a la intromisión en los asuntos internos de los Estados, de ahí que algunos de los principios básicos de la organización sean el del “*Mutual respect for the independence, sovereignty, equality, territorial integrity, and national identity of all nations*” así como la no intervención en los asuntos internos de un Estado, que cada Estado lidere su existencia libremente sin la interferencia o coerción de factores externos, la solución de diferencias entre sus miembros de manera pacífica, la renuncia al uso de la fuerza y una cooperación efectiva entre los Estados miembros<sup>254</sup>.

Teniendo en cuenta estos principios y de acuerdo con la experta Tamara Renee Shie<sup>255</sup> la ASEAN “*was first and foremost established to Foster regional economic, social and cultural development, not to deal with common security issues*”<sup>256</sup>. Este detalle va a ser muy importante a la hora de analizar el comportamiento de la ASEAN ante la lucha contra la piratería ya que aunque desde su formación se han ido dando tímidos pasos en materia de seguridad, la piratería todavía sigue ocupando uno de los puestos más bajos en la agenda de la Asociación. En este sentido, autores como Gil Pérez o Loewen y Bondenmuller sostienen que la ASEAN como tal, no tiene un papel muy importante a la hora de hacer frente a la piratería ya que al ser una organización regional formada por Estados con problemáticas diferentes, algunos de los cuales no se ven afectados directamente por la actividad, hace que la adopción de medidas al respecto se produzca en un ámbito bilateral o incluso multilateral pero en la que no participan todos los Estados miembros.

A este respecto podemos señalar tres fases de la ASEAN en la lucha antipiratería:

**-Early ASEAN (1976-1992):** En esta etapa la piratería era considerada en el seno de la ASEAN como un problema bajo responsabilidad de los estados de manera

---

<sup>253</sup>Información Obtenida de la página web de la ASEAN. Disponible en: <http://asean.org/asean/about-asean/overview/> . (Consultado el 28 de abril de 2014).

<sup>254</sup> Ibíd.

<sup>255</sup> Investigadora Asociada del Instituto de Estudios Estratégicos Nacionales de la Universidad Nacional de Defensa de Washington D.C (USA).

<sup>256</sup> SHIE, Tamara Renee. *Op. cit.*, p. 170.

individual. No fue hasta 1990, coincidiendo con un incremento de la actividad, cuando las naciones del Sudeste Asiático empezaron a contemplar la piratería de manera multilateral. Fue a partir de aquí, cuando los expertos en asuntos marítimos y los oficiales de gobierno pusieron sobre la mesa el asunto de la piratería y empezaron a trabajar conjuntamente para abordarlo<sup>257</sup>.

**-Expansión de la ASEAN (1992-2001):** En el año 1992 a través de la declaración de Singapur, la ASEAN reconoció por primera vez la necesidad de la cooperación regional para temas de seguridad. En estos primeros años, el objetivo en este sentido se centró sobre todo en el tráfico de drogas. Respecto a la piratería, también en el año 1992, la ASEAN permitió el establecimiento de la oficina del International Maritime Bureau Reporting Centre en Kuala Lumpur (Malasia). Fue en 1996 cuando la ASEAN reconoció por primera vez que la piratería era un problema regional que fue a su vez tratado en la “ASEAN Declaration on Transnational Crime” primera conferencia referente al crimen organizado que se celebró en Manila en 1997<sup>258</sup>. En esta declaración se estableció, entre otras cosas, que una vez al año se celebraría el “Senior Officials Meeting on Transnational Crime” (SOMTC) en el que los ministros discutirían sobre los asuntos relacionados con la seguridad<sup>259</sup>.

**-ASEAN Nuevo Milenio (2001-presente):** Ha sido en esta tercera etapa en la que las medidas tomadas en el seno de la ASEAN para hacer frente a las amenazas marítimas han comenzado a tener mayor importancia.

A partir de los atentados del 11 de septiembre, Estados Unidos comenzó a ejercer una fuerte presión en la región debido a la amenaza terrorista que suponía. “*Asia, with its large Muslim population and known Islamic separatist and terrorist groups, naturally became a focal point of U.S. counter-terrorism policy.*”<sup>260</sup> De este modo en el año 2001 la ASEAN estableció la “Special Projects division on Transnational Crime” en la secretaría de Jakarta. Actualmente esta división se encarga de ocho tipos de crimen:

---

<sup>257</sup> Ibíd., p. 170.

<sup>258</sup> Ibíd., p. 171.

<sup>259</sup> Información obtenida de la página web de la ASEAN. Disponible en: <http://asean.org/communities/asean-political-security-community/item/asean-plan-of-action-to-combat-transnational-crime>. (Consultado el 28 de abril de 2014)..

<sup>260</sup> SHIE, Tamara Renee. *Op. cit.* p. 176.

terrorismo, tráfico de personas, tráfico de drogas, piratería, blanqueo de dinero, tráfico de armas, crimen económico internacional y cibercrimen.

En mayo de 2002, en la reunión internacional sobre crimen transnacional (SOMTC), celebrado en Kuala Lumpur, se decidió que la piratería sería un asunto que exclusivamente trataría el SOMTC. A su vez se aprobó un Plan de acción para combatir el crimen. Respecto a la piratería, este plan incluía:

*“-Establishing a compilation of national laws and regulations of ASEAN Member Countries pertaining to piracy and armed robbery at sea;*

*-Compilation of national studies to determine trends and ‘modus operandi’ of piracy in Southeast Asian waters;*

*-Consider the feasibility of developing multilateral or bilateral legal arrangements to facilitate apprehension, investigation, hot pursuit, prosecution and extradition, exchange of witnesses, sharing of evidence, inquiry, seizure and forfeiture of proceeds of a crime in order to enhance mutual legal and administrative assistance among ASEAN members;*

*-Enhance cooperation and coordination in enforcement and intelligence sharing of piracy and armed robbery at sea activities”<sup>261</sup>.*

Como podemos observar se trataba de un proyecto muy ambicioso en el que todavía a día de hoy se está trabajando.

Teniendo en cuenta lo analizado hasta este punto respecto a la ASEAN, podemos señalar que si bien se han tomado iniciativas de carácter multilateral en la lucha contra la piratería, estos no han sido todo lo profundos que merece el tema ya que los países que conforman la ASEAN tienen intereses diversos lo que dificulta la toma de decisión. De ahí que algunos autores mencionados anteriormente den más importancia a los acuerdos bilaterales o multilaterales llevados a cabo entre países miembros de la ASEAN que a los desarrollados por la organización en sí. En este sentido nos encontraríamos con las operaciones MALSINDO, Eye in the Sky y Malacca Strait Patrols analizadas anteriormente. También nos encontramos como algunos miembros (Brunei, Myanmar, Singapur y Filipinas), firmaron en 1998 el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos

---

<sup>261</sup> Ibid., p. 177.

contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA), en 2002, lo hizo Vietnam. Esto supuso un importante paso aunque aún hay miembros como Indonesia o Malasia que no han accedido a firmar dicho convenio.

Por tanto, nos mostramos de acuerdo con la opinión de Gil Pérez, Loewen y Bordenmuller respecto al papel de la ASEAN en la lucha contra la piratería ya que consideramos que aunque se están haciendo esfuerzos en la materia, como bloque no han sido todavía capaces de establecer ningún programa u operación efectiva en la lucha contra la piratería ya que la mayoría de iniciativas quedan solo plasmadas en papel.

#### **E) Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)**

Antes de comenzar con el análisis del ReCAAP tenemos que señalar que aunque comenzó siendo una iniciativa regional, desde el año 2009 se han unido también algunos estados europeos, por tanto, aunque lo hemos englobado dentro de las iniciativas regionales, reconocemos que el ReCAAP en los últimos años ha tomado también cierto cariz extra-regional que ha servido a su vez para fortalecer el nivel de compromiso y las acciones llevadas a cabo por esta asociación.

El ReCAAP nace bajo propuesta japonesa en noviembre del 2004 aunque no será hasta septiembre de 2006 cuando entre en vigor. Como ya hemos estado viendo a lo largo de este capítulo, a partir de la crisis de 1997 la piratería en la zona del Sudeste Asiático sufrió un gran incremento que hizo que algunos estados afectados empezaran a percibir el problema como algo que debía ser tratado a nivel multilateral. Uno de estos estados era Japón, país con una fuerte dependencia económica de su comercio marítimo y que se veía muy afectado sobre todo por los ataques piratas que se producían en el este del Mar de China. Según el experto en estudios asiáticos Miha Hribernik<sup>262</sup> ya desde principios de los noventa, Japón había mostrado un especial interés por combatir la piratería en esta zona ya que muchos de sus barcos eran asaltados por piratas. En 1998, los intereses japoneses respecto a la lucha contra la piratería se ampliaron al Estrecho de Malaca tras el secuestro del petrolero *Tenyu*, de origen japonés. En 1999, el primer Ministro Keizo Obuchi propuso en la reunión celebrada en noviembre en Manila, la creación de una patrulla regional de guardacostas. Como era de esperar esta propuesta no fue bien

---

<sup>262</sup> Coordinador de Investigación (Research Coordinator) en el Instituto Europeo de Estudios Asiáticos (Bruselas).

aceptada por China que lo consideró un movimiento por parte de Japón para ampliar su presencia naval en la zona. Por tanto, aunque Japón propuso que por su parte participarían en esa patrulla sus guardacostas civiles en lugar de sus fuerzas navales China siguió oponiéndose a la colaboración y no fueron los únicos, ya que Indonesia y Malasia muestran constantemente su desacuerdo en que fuerzas navales extranjeras patrullen en lo que consideran sus aguas de influencia<sup>263</sup>.

A pesar de la negativa, Japón siguió ejerciendo presión para fomentar la creación de algún tipo de mecanismo que de alguna manera contribuyera a frenar la amenaza pirata en la zona, de este modo, en el año 2001 se celebró en Tokio el “Asia Anti-Piracy Challenge Conference”. Fue allí donde comenzó a gestarse lo que en el año 2004 se convirtió en la “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia” (ReCAAP) que entró en vigor en septiembre de 2006. En un principio, los estados que entraron a formar parte del acuerdo fueron: Bangladesh, Brunei, Camboya, China, India, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, la República de Corea, Singapur, Sri Lanka, Vietnam y Tailandia. A partir del 2009, y a pesar de la distancia geográfica, se permitió la entrada a algunos países europeos que también tenían intereses en las aguas del Sudeste Asiático. De este modo entraron a formar parte del ReCAAP Noruega (2009), Holanda (2010), Dinamarca (2010) y Reino Unido (2012).

Vemos que los diez miembros de la ASEAN forman parte del ReCAAP pero hay un detalle muy importante y es que ni Indonesia ni Malasia han firmado ni ratificado el acuerdo, por tanto no se muestran a favor de la iniciativa. En su decisión de no formar parte de la asociación cada uno alega diferentes cuestiones:

1º. En el caso de Malasia se debe a su objeción a que el “Information Sharing Centre” (ISC) se haya situado en Singapur, además ve al ReCAAP como un competidor del IMB’s Piracy Reporting Centre situado en Kuala Lumpur, la capital de Malasia<sup>264</sup>.

2º. Indonesia por su parte rechaza el acuerdo del ReCAAP porque considera que debilita su soberanía. Además, desde Jakarta todavía se contempla el problema de

---

<sup>263</sup> VALENCIA, Mark J. *Op. cit.*, pp. 110 y 111.

<sup>264</sup> HRIBERNIK, Miha. “Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement”. *EIAS Briefing Paper* N° 2013/2. March 2013, p. 8. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/SSRN-id2342274.pdf> (Consultado el 26 de marzo de 2014).



la piratería como un asunto de ámbito interno por lo que debe ser combatido a través del fortalecimiento de las leyes, las agencias y las patrullas navales de los países ribereños, al mismo tiempo que se ponen soluciones a la falta de expectativas económicas y la pobreza. Curiosamente, aunque Indonesia alega esas razones, según los datos recogidos por el Informe del IMB del año 2013, Indonesia es el país donde más ataques piratas se produjeron el pasado año.

El resultado de estas negativas es que la cooperación de estos dos estados con el ReCAAP se ve limitada al intercambio de información con el ISC y con algunos “puntos focales”<sup>265</sup> de información que están situados en otros países miembros del ReCAAP<sup>266</sup>.

Por tanto, coincidimos con la valoración de Hribernik al decir que la ratificación de Indonesia y Malasia del tratado del ReCAAP supondría “*facilitate information sharing and improve coordination in counter-piracy operations*”<sup>267</sup>, sobre todo en el caso de Indonesia que es el país más afectado por la amenaza pirata, ya que si en una persecución a una nave pirata, ésta se introduce en aguas indonesias, las patrullas del ReCAAP tienen que detener esa persecución. Además, al ser Malasia e Indonesia los únicos miembros de la ASEAN que no ha ratificado el Tratado, si lo hicieran “*would therefore also lend additional credibility to the concept of ASEAN as a security community*”<sup>268</sup>.

- **Estructura del ReCAAP.**

Según Hribernik, el ReCAAP ha supuesto un punto crucial en los esfuerzos para combatir la piratería en el Sudeste Asiático ya que se han producido importantes logros respecto al descenso de ataques piratas en toda la región desde su aparición.

El Acuerdo ReCAAP facilita la cooperación y la creación de capacidades en las operaciones antipiratería de los estados miembros. Cuenta con un Centro de Intercambio de Información (ISC) situado en Singapur que sirve también como centro de registro de ataques. A esto hay que añadir un Information Network System (INF) que funciona las 24 horas al día y que facilita la recolección, organización, el análisis y el intercambio de

---

<sup>265</sup> Según explica Miha Hribernik, estos Focal Points reciben reports de ataques piratas y robo a mano armada de agencia nacionales que se hacen cargo de tomar una respuesta inmediata. Estos “Focal Point” cuando son informados de algún ataque envían a su vez la información al ISC a través de su sistema de información (INF) que aporta a su vez información a tiempo real de todos los datos relacionados con el ataque. *Ibíd.*, p. 9.

<sup>266</sup> HRIBERNIK, Miha. *Op. cit.*, p. 9

<sup>267</sup> *Ibíd.*

<sup>268</sup> *Ibíd.*, p. 10.



información referente a la piratería y los robos a mano armada en el mar entre todos los miembros del ReCAAP. Desde el año 2012, esta red de intercambio de información incluye además una versión que permite informar sobre los ataques a través de cualquier tablet o smartphones.

La Secretaria se encuentra en Singapur y está formada por dieciocho representantes, uno de cada país que forma parte del ReCAAP, que se reúnen una vez al año para supervisar las acciones que se están llevando a cabo.

- **El papel de los Estados Europeos dentro del ReCAAP.**

De los dieciocho miembros que forman parte del ReCAAP cuatro de ellos pertenecen a países europeos que si bien se encuentran muy alejados de la zona, tienen importantes intereses comerciales allí y, por tanto, quieren ejercer un papel activo en la lucha contra la piratería en la región. En el año 2012, Holanda donó al ReCAAP veinticinco mil euros y Noruega setenta y cinco mil. De acuerdo con Hribernik, son cantidades modestas comparadas con los ochocientos mil euros que dona Japón, pero se acercan mucho a los treinta y siete mil euros que donaron China e India respectivamente, por tanto, vemos que el papel de los estados europeos es activo a la par que necesario, sobre todo a la hora de recoger fondos para hacer frente al problema de la piratería.

Llegados a este punto hemos visto como las iniciativas para hacer frente a la piratería en el Sudeste Asiático son muchas y han dado muy buenos resultados, aunque todavía los estados afectados tienen que realizar esfuerzos a la hora de hacer frente al problema para conseguir que la erradicación sea aún mayor, sobre todo en el caso de Indonesia que se muestra muy reticente a la colaboración, especialmente a aquella que tenga que ver con la intromisión de barcos en sus aguas territoriales siempre que vaya más allá del paso inocente al que por ley tienen derecho las embarcaciones que pasan por el estrecho.

Aun así vamos a ver a continuación la cooperación internacional a la hora de combatir la piratería en el Estrecho de Malaca que si bien no puede manifestarse con la presencia de sus fuerzas navales lo hace en forma de donaciones para la adquisición de material y el entrenamiento de los equipos.

### **2.5.3. Cooperación internacional en la lucha contra la piratería en el Estrecho de Malaca. Estados Unidos y Japón.**

En epígrafes anteriores hemos visto como la oposición de los estados ribereños, especialmente Indonesia y Malasia, constituye la mayor dificultad para las potencias extranjeras que quieran tomar parte en las medidas anti piratería que se llevan a cabo en el Estrecho de Malaca. Además, tenemos que señalar que este deseo de participación por parte de las potencias internacionales supone un asunto conflictivo para los estados ribereños, mientras que Singapur, con intereses económicos muy proyectados hacia Estados Unidos, siempre valora de forma muy positiva cualquier colaboración en la materia que venga de fuera mientras que Malasia y especialmente Indonesia, recelan de cualquier intromisión en sus aguas de influencia alegando siempre que este acto supone una cesión y un debilitamiento de su soberanía.

Aun así hemos visto como tanto Estados Unidos como Japón e incluso algunas potencias europeas han conseguido sumarse de alguna manera a los proyectos antipiratería llevados a cabo en las aguas del Sudeste Asiático. A continuación vamos a enumerar estas acciones a las que ya nos hemos referido sucintamente en epígrafes anteriores.

- **Estados Unidos y la lucha antipiratería en Asia.**

En el caso de Estados Unidos, fue a partir de los atentados del 11 de septiembre cuando su interés por operar en las aguas del Sudeste Asiático se intensificó ya que consideraban esta zona, especialmente el Estrecho de Malaca, como una de las áreas más vulnerables a la hora de producirse un atentado terrorista. Fue entonces cuando Estados Unidos, en cooperación con India, intento controlar tanto la piratería como el posible terrorismo que pudiera producirse en el Estrecho de Malaca<sup>269</sup>. La idea era crear unas patrullas conjuntas que acompañaran a los cargueros en su paso por el Estrecho. Tanto EEUU como India veían en esta alianza no solo una posibilidad de luchar contra la amenaza, sobre todo terrorista, sino como una posibilidad de desarrollar una nueva relación político-económica entre los dos países.

Por el contrario, esta alianza no fue bien recibida por el resto de países del Sudeste Asiático, especialmente China e Indonesia, que se negaron a aceptar la iniciativa por considerarla una amenaza a su autoridad regional. Además, se negaron a que estas patrullas pudieran realizar algún tipo de detención en las aguas del Estrecho ya que

---

<sup>269</sup> VALENCIA, Mark J. *Op. cit.*, p. 90.

pertenecen a la jurisdicción de otro Estado, por lo que su papel sería prácticamente disuasorio<sup>270</sup>.

La administración Bush propuso la “U.S. Proliferation Security Initiative” para intentar suprimir el tráfico de armas de destrucción masiva en la zona. En el año 2004, como ya hemos visto anteriormente, Estados Unidos propuso la “Iniciativa Regional de Seguridad Marítima” (RMSI) misión con la que se pretendía incrementar la cooperación entre Estados Unidos y los países del sur de Asia para combatir las amenazas marítimas transnacionales en la zona, incluida la piratería, el terrorismo, el tráfico ilegal y las armas de destrucción masiva.

Singapur aceptó estas dos proposiciones e incluso actualmente permite a las fuerzas navales estadounidenses que usen sus puertos para repostar y reparar sus barcos. No así Indonesia y Malasia (también China) que siempre han considerado los asuntos de seguridad en el Estrecho como un problema interno y una actividad de seguridad que les corresponde hacer a ellos sin la intromisión extranjera<sup>271</sup>. Además, consideraron que la presencia estadounidense en la zona podría alentar la proliferación del radicalismo islámico en la región<sup>272</sup>. No obstante, y a pesar de esta situación, Estados Unidos no ha dejado de colaborar y en los últimos años se está incrementando la cooperación estadounidense en la lucha contra la piratería en la región a través de inversión en capacidades (capacity-building), ya sea de manera económica para la adquisición de nuevos equipos o con entrenamiento.

- **Japón y la lucha antipiratería en Asia.**

El caso de Japón ya lo hemos mencionado anteriormente al hablar del ReCAAP. Al igual que Estados Unidos, Japón es un país con muchos intereses económicos en la zona del Estrecho de Malaca ya que el comercio marítimo constituye una parte muy importante de su economía. De acuerdo con Valencia, los recuerdos sobre el comportamiento llevado a cabo por los japoneses en tiempos de guerra ha hecho que sus iniciativas respecto a la creación de patrullas de seguridad conjunta para combatir la piratería no sean vistas con total confianza por el resto de países del Sudeste Asiático. Este recelo se ve incrementado además por el hecho de que la constitución japonesa restringe la defensa a sus ciudadanos

---

<sup>270</sup> *Ibíd.*, p. 91.

<sup>271</sup> *Ibíd.*

<sup>272</sup> Loewen y Bodenmüller. *Op. cit.*, p. 47.

o barcos bajo la bandera del país nipón y rechaza la autodefensa colectiva, por lo que surgen dudas sobre si Japón puede resultar en ese sentido de gran ayuda<sup>273</sup>.

Aun así, hemos visto que a través del ReCAAP Japón está ejerciendo un papel importante y bastante influyente en la zona respecto a la lucha contra la piratería.

Durante todo este capítulo hemos analizado cuales son las características de la piratería que tiene lugar en el Estrecho de Malaca, hemos visto también las medidas que se están llevando a cabo para combatirla, que además están siendo muy exitosas tal y como nos señalan los datos aportados tanto por el IMB como por el ReCAAP. A continuación vamos a proceder al análisis de la piratería en el Cuerno de África para ver cuáles son las similitudes y diferencias que presenta la misma actividad delictiva. Con este análisis observaremos si existe alguna relación entre las medidas que se están desarrollando en los diferentes lugares para hacer frente al problema y si, en el caso de medidas exitosas, podrían extrapolarse a otras regiones para erradicar la piratería.

---

<sup>273</sup> VALENCIA, Mark J. *Op. cit.*, p. 96.



### Capítulo 3.

#### SOMALIA: SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA.

Somalia es un país ubicado al este del continente africano, en la zona comúnmente denominada Cuerno de África en la que también se encuentran Yibuti, Eritrea y Etiopía.

En la actualidad, el país está formado por la República de Somalia y dos territorios independientes no reconocidos a nivel internacional y que son Somalilandia, declarada independiente el 18 de mayo de 1991, y la región de Puntlandia, declarada independiente el 24 de julio de 1998. No obstante, autores como Shannon Lee Dawdy, J. Peter Pham o la Alice Hills añaden además un cuarto territorio que actuaría como una región autónoma. Se trata del territorio de Galmudug, región situada al sur de Puntlandia y que declaró su independencia en el año 2006, pero al igual que ocurre en las otras regiones del país no ha sido reconocida por la comunidad internacional.

**Figura 13: Mapa de Somalia.**



Fuente: *The Economist*. <http://www.economist.com/node/11058638>

A pesar de que Somalia es uno de los países más azotados por las hambrunas, la sequía y la guerra, sus aguas costeras son ricas en recursos naturales, con uno de los++++ bancos

pesqueros más importantes del mundo y grandes reservas en el lecho marino con yacimientos de hidrocarburos y minerales<sup>274</sup>. Además estas aguas constituyen una zona de importante tránsito comercial ya que por aquí transcurre la principal ruta marítima que une Europa con Asia y Oriente Medio<sup>275</sup>, pues no hay que olvidar que el 10% del crudo mundial y el 30% del crudo que abastece a Europa pasa por esta ruta.

En cuanto a su estructura social hay que señalar que cuenta con una gran complejidad que será la que a su vez condicione y dificulte la creación de un estado Somalí de corte occidental que es lo que se ha pretendido hacer en el territorio desde la descolonización.

De acuerdo con la antropóloga norteamericana Lee Dawdy<sup>276</sup> el territorio de lo que actualmente es conocido como Somalia ha sido desde tiempos muy antiguos una importante zona de cruce de culturas entre los musulmanes de la Península Arábiga y los del África Subsahariana ya que Somalia se encuentra muy cerca de la ruta de la seda y servía de suministro de oro, incienso y mirra. Por tanto, y de acuerdo con Dawdy, podemos decir que la sociedad somalí se estructura bajo lazos culturales y no políticos, *“this population has never been united under a single political tent, although those with imperial ambitions, such as Ahmad ibn Ibrihim al Ghazi of the sixteenth-century Adal Sultanate and, more recently, military dictator Mohamed Siad Barre (ruled 1969-1999), have tried”*<sup>277</sup>.

Por tanto, podemos señalar que la sociedad somalí está dividida en clanes, *“formados a partir de un grupo de personas vinculadas por un lazo de parentesco que remite a un antepasado común”*<sup>278</sup>. Cada clan se divide a su vez en subclanes y éstos en ramas subsidiarias. Esta estructura social es muy importante en Somalia porque *“será esta adscripción a un patriarca o núcleo familiar la que aporta las “señas de identidad” específicas a un clan frente a otro, ya que la lengua, la religión, los usos, las costumbres e incluso las zonas de pastoreo o de cultivo son compartidos”*<sup>279</sup>. De este modo, en

---

<sup>274</sup> ONU, Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad. S/2006/229, p. 25. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2006/229> (Consultado el 10 de enero de 2011).

<sup>275</sup> BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón. *Op. cit.*, p. 157.

<sup>276</sup> Profesora Asociada en Antropología y Ciencias Sociales en la Universidad de Chicago.

<sup>277</sup> LEE DAWDY, Shannon. “Why Pirates are Back”. *Annual Review of Law and Social Science*. Vol. 7, 2011, pp. 361-385. Disponible en: <http://www.annualreviews.org/doi/pdf/10.1146/annurev-lawsocsci-102510-105433> (Consultado el 30 de mayo de 2014).

<sup>278</sup> GUTIÉRREZ DE TERÁN, Ignacio. *Somalia. Clanes, Islam y Terrorismo Internacional*. Catarata, Madrid, 2007, p. 18.

<sup>279</sup> *Ibíd.*, p. 19.

Somalia, el hecho de pertenecer a un clan se convierte en una necesidad, según cita Gutiérrez de Terán, aludiendo a declaraciones del periodista de Gana Gamal Nkrumah: *“Un somalí puede cambiarse de nombre, nacionalidad y religión pero lo que nunca podrá hacer es cambiar de tribu. Esto implica que mucha gente de dudosa reputación acaba encontrando refugio en su clan”*<sup>280</sup>. Teniendo esto en cuenta, podemos deducir la importancia de pertenecer a un clan pues si éste detenta el poder, eso supondrá una serie de “privilegios” para todos sus miembros.

Establecer el número de clanes en Somalia resulta difícil por el hecho de que existen también subclanes y ramificaciones que han ido ganando una mayor o menor relevancia en estos casi veinte años de guerra civil en los que lleva inmerso el país. Según Gutiérrez de Terán y Pham<sup>281</sup> habría seis clanes principales que se dividen las diferentes zonas del país, aunque otros autores<sup>282</sup> hablan sólo de cuatro o a lo sumo cinco, sin embargo, nosotros por considerarla más completa aproximada a la realidad vamos a seguir la distinción de los dos primeros. Por tanto, la clasificación de principales clanes somalís es:

- El clan Darod:** repartido entre el sur y el noroeste, en lo que hoy es Puntlandia. También presente en Kenia y Etiopia.
- El clan Dir:** Presente sobre todo en el norte y en Yibuti.
- El clan Hawiye:** se concentra en el centro y sur del país. Predominante en Mogadiscio.
- El clan Ishaq:** mayoritario en el norte, sobre todo en Somalilandia y Yibuti.
- El clan Digil:** al igual que el anterior, también está presente en las zonas agrícolas del centro y del sur.
- El clan Rahanwei:** se distribuye por las zonas agrícolas del centro y del sur.

Pham señala además que de estos clanes los cuatro primeros son reconocidos como *“clanes nobles”*. Históricamente han sido principalmente nómadas y se han dedicado al pastoreo. Por su parte, el clan Digil y el Rahanwei son considerados como de *“segundo*

---

<sup>280</sup> Ibíd., p.19.

<sup>281</sup> El Dr. J. Peter Pham es director del Michael S. Ansari África Center del Atlantic Council en Washington DC. Es también director en jefe del “Journal of the Middle East and África” publicado por la Association for the Study of the Middle East and Africa (ASMEA).

<sup>282</sup> ROYO ASPA, Josep M. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (febrero 2008). Informe sobre Somalia 20/2008 del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Disponible en: <http://www.maec.es/SiteCollectionDocuments/Monografias/Somalia.pdf> (Consultado el 10 de enero de 2011).



grado” (*second tier*) y se dedican mayoritariamente a la agricultura y también al agropastoreo<sup>283</sup>.

Pham considera que habría un tercer grado dentro de la jerarquía somalí que estaría compuesto por minorías étnicas y aquellas personas que desempeñan tareas relacionadas con la metalurgia y el curtido y que son considerados como “*ritually unclean*” por los otros dos grados.

Sobre esta base dividida en clanes fue sobre la que se basó la vida política del país una vez alcanzada la independencia y será también la que en su momento dirija los movimientos de oposición al régimen de Siad Barre<sup>284</sup>. Serán los jefes de estos clanes, subclanes y divisiones que se generarán en ellos los que con la desestructuración del país, consecuencia de la caída del presidente Barre se conviertan en los conocidos “señores de la guerra” somalíes y que con el paso del tiempo irán aumentando en número debido a la múltiples escisiones fomentadas por las diferencias ideológicas que surgen entre ellos y la intervención de potencias y multinacionales extranjeras que han apoyado a unos u otros grupos según respondan a sus intereses<sup>285</sup>. Por tanto, si tenemos presente esta importancia que se da dentro de la sociedad somalí a la pertenencia a un determinado clan, nos resultará más fácil comprender por qué la idea de un Estado no llega a calar en la población, pues el comportamiento que lleva a cabo una persona como miembro de un clan, está condicionado por sus obligaciones hacia el clan y los dirigentes del mismo. Esto implica que cualquier forma de estado cuando ejerce su autoridad, ésta tiene un alcance muy limitado ya que siempre prevalecen las normas del clan en el individuo.

Siguiendo las investigaciones de Hill y Lee Dawdy “*clans relationship are often implicated in the conflicts that undermine state-buildings projects, but they can also facilitate the trust and stability required for minimal governance structures*”<sup>286</sup>.

---

<sup>283</sup> PHAM, Peter J. “Somalia: Where a state isn’t a state”, *Fletcher Forum of World Affairs*. Vol. 35, 2011, pp. 133-151. Disponible en: [https://static1.squarespace.com/static/579fc2ad725e253a86230610/t/57ec8e4544024301f57ad4da/1475120710320/Pham\\_FA.pdf](https://static1.squarespace.com/static/579fc2ad725e253a86230610/t/57ec8e4544024301f57ad4da/1475120710320/Pham_FA.pdf) (Consultado el 30 de mayo de 2014).

<sup>284</sup> Se hizo con la presidencia de Somalia a través de un golpe de estado en 1969. Se mantuvo en el poder hasta enero de 1991 cuando fue derrocado por una unión de milicias somalíes y se vio obligado a huir a Nigeria.

<sup>285</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. “El escenario” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis Somalí, piratería... Op. cit.*, p. 34.

<sup>286</sup> HILLS, Alice. “Somalia Works: Police Development as State Building”. *African Affairs*. Vol. 113, 2014, pp. 88-107.

Con estas afirmaciones las autoras defienden la idea de que Somalia es un estado sin gobierno lo que no implica que sea un estado completamente caótico ya que dentro de esa aparente anarquía que caracteriza al país desde la caída de Siad Barre habría lo que podemos definir como un “orden interno”. Este orden interno es establecido por los ancianos de los clanes en forma de una ley de costumbre denominada *xeer* compuesta por una serie de normas y obligaciones que se encargan de regular las relaciones entre los diferentes clanes y subclanes<sup>287</sup>.

Retomando el tema del orden dentro del desorden que presenta Somalia, Dawdy lo explica de la siguiente manera:

*“...That segmentary clans comprised the major organizational structure of Somali social and political life, with groups feuding and rallying together without great regard for territory or written law (although a set of indigenous customary laws called Xeer provided a strong basis for adjudicating conflicts, and Shari’a was also invoked, particularly in urban communities)”*<sup>288</sup>.

Todo esto vendría a explicar la dificultad que presenta para las potencias internacionales la creación de un gobierno estatal de corte occidental en Somalia ya que como reitera Dawdy: *“Somali culture is predisposed to understand, but reject as illegitimate, state-like institutions and formal law. Such political forms are seen as foreign attempts to usurp local customs and authorities rooted in kinship and Islam”*<sup>289</sup>.

Llegados a este punto vamos a analizar el contexto político en el que se ha ido formando la Somalia actual y que nos va a permitir conocer parte de las consecuencias que han llevado a esta zona del mundo a convertirse en una de las áreas más peligrosas del planeta.

### **3.1. DESARROLLO POLÍTICO DE SOMALIA HASTA LA CAÍDA DEL PRESIDENTE SIAD BARRE (1960-1991).**

El coronel Enrique Vega Fernández compara el escenario somalí con las sociedades feudales de la Edad Media, de este modo estaríamos ante *“una sociedad de tipo feudal*

---

<sup>287</sup> Para una mayor profundidad sobre las características del *xeer* puede consultarse: LE SAGE, Andre *“Stateless Justice in Somalia: Formal and Informal Rule of Law Initiatives”*. Centre for Humanitarian Dialogue. Ginebra (Suiza) Report July 2005, p. 32.

<sup>288</sup> LEE DAWDY, Shannon. *Op. cit.*, p. 366.

<sup>289</sup> *Ibíd.*

*inserta en el mundo de la posmodernidad y de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones. Incluyendo el particular aspecto de la piratería en aguas del Golfo de Adén, y en menor medida, de la costa indica somalí*”<sup>290</sup>.

Somalia consiguió la independencia el 1 de julio de 1960 bajo el nombre de República de Somalia. Tras la independencia se estableció un Estado Central, comenzando una auténtica competición entre los diferentes clanes para ver quien se quedaba con los principales cargos políticos. Para ello, los clanes se fueron agrupando, la mayoría de las veces en partidos y movimientos políticos de tipo occidental, aunque sin olvidar su sentimiento nacionalista somalí. Con la llegada de la independencia sí que existía un verdadero deseo de constituir un Estado-nación al más puro estilo occidental y no tendría por qué haber salido mal ya que los somalíes lo tenían mejor que otros territorios colonizados, pues comparten lengua, religión y cultura. Durante los primeros años de esta república la Liga de la juventud Somalí (formada en su mayoría por componentes de los clanes Ishaq y Dir) fue el movimiento que dominó la esfera política, de aquí saldrán además sus primeros dirigentes. A pesar de esta aparente democratización, autores como Gutiérrez de Terán sostiene que *“muchos somalíes siguieron dando mayor importancia política y social a sus vínculos clánicos que a su relación con la nación y el Estado”*<sup>291</sup>, por lo que se dificultaba la acción del gobierno central. Además, la corrupción y la percepción de la sociedad somalí de una dependencia aún muy grande de las antiguas metrópolis dificultarán su conformación.

En 1969, un golpe de estado lleva a Siad Barre al poder en Somalia. Con él la crisis se militariza y comienzan a aparecer tensiones con los países vecinos, sobre todo con Kenia y Etiopía. Siad Barre establece un gobierno de partido único y estrecha lazos con la Unión Soviética con quién firmará en julio de 1974 un “Acuerdo de Amistad y Cooperación” que le permitirá tener las Fuerzas Armadas mejor equipadas de la zona. En febrero de 1974, Somalia entrará a formar parte de la Liga Árabe. Poco a poco las promesas del presidente Barre de crear un estado que se enfrentase y superase la corrupción, las diferencias entre clanes y el tradicionalismo dará paso a un régimen *“sustentado en el nepotismo, el autoritarismo y el irredentismo”*<sup>292</sup>. Este nepotismo será el que lleve a Barre a concentrar la administración y las privilegios en las diferentes ramificaciones del clan

---

<sup>290</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 36.

<sup>291</sup> GUTIERREZ DE TERÁN, Ignacio. *Op. cit.*, p. 29.

<sup>292</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 35.

de los Darod, al que pertenecía el propio Barre y también sus familiares, esta situación de favoritismos será conocida como la Alianza MOD. El autoritarismo producirá todo tipo de oposición interna y el irredentismo le llevará a enfrentamientos con los países vecinos. El hecho de que en Yibuti, Etiopía y Kenia haya también población perteneciente a clanes somalíes le conduce a implementar una política basada en el pansomalismo lo que requiere una invasión de estos territorios a los que considera parte de Somalia.

En 1977, Barre lanzó a sus tropas contra Etiopía reclamando una de sus zonas. Etiopía también era un país protegido bajo paraguas soviético por lo que pidió ayuda. La Unión Soviética no dudó en apoyarle, rompiendo el acuerdo de amistad que había firmado con Somalia, lo que produjo un desabastecimiento de las tropas somalíes. En marzo de 1978, gracias a la ayuda de fuerzas soviéticas y cubanas, Etiopía consigue vencer y expulsar a las tropas de Barre. El contexto de la Guerra Fría será crucial para entender los acontecimientos que se producen en esta zona del planeta. EEUU aprovechó la ocasión y en 1980, promete ayuda militar al Gobierno de Siad Barre a cambio de la apertura del puerto de Berbera en el Golfo de Adén. Este abastecimiento de armas a Somalia por parte de las grandes potencias va a tener mucho que ver en los continuos enfrentamientos que se van a llevar a cabo en el país africano que todavía a día de hoy constituye un escenario secundario en el que los distintos poderes internacionales se enfrentan<sup>293</sup>. Según el Informe Anual de 1993 del PNUD, *“entre 1987 y 1991, Somalia uno de los países más pobres del mundo, era también uno de los más militarizados, con un gasto de cinco dólares en Fuerzas Armadas por cada uno gastado en educación y sanidad”*<sup>294</sup>.

Este apoyo militar por parte de Estados Unidos servirá para fortalecer y hacer aún más cruento y exigente el régimen de Barre lo que supondrá un aumento de las tensiones, sobre todo a nivel interno y la desestabilización de la zona. En 1978, hubo un intento de derrocar al presidente Barre a través de un golpe de estado. Los oficiales que lograron huir, se refugiaron en Etiopía y en el norte del país donde formaron el Frente Democrático de Salvación Somalí, básicamente compuesto por miembros del clan Darod y que jugará un papel muy importante años después en la separación de Puntlandia.

---

<sup>293</sup> En época de la Guerra Fría eran Estados Unidos y la URSS quienes indirectamente se enfrentaban en el territorio apoyando a unos o a otros, actualmente serán las potencias occidentales y los Tribunales Islámicos (con sus correspondientes países tras ellos) quienes protejan a unos y otros grupos en Somalia alentando la desestabilización de la zona.

<sup>294</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 41.

Aunque no podemos extendernos demasiado en explicar los pormenores del régimen de Barre, sí hay que señalar que fue en esta época en la que los diferentes clanes fueron organizándose en lo que podíamos llamar movimientos políticos de oposición al régimen y que cuentan sobre todo con el apoyo de los países vecinos, entre ellos destacan el Movimiento Nacional Somalí (MNS) creado por el clan Ishaq y apoyado por Etiopía, el Congreso Somalí Unido (CSU) creado por el clan Hawiye, y el Movimiento Patriótico Somalí (MPS) compuesto en su mayoría por el linaje de los Ogadeni, pertenecientes al clan Darod y que fueron apoyados por Kenia para crear el partido. En mayo de 1990, un grupo de intelectuales y líderes religiosos, políticos y económicos, entre los que había representantes de diferentes clanes y linajes publicaron el “Manifiesto de Mogadiscio” en el que solicitan la dimisión del presidente Barre y la celebración de una conferencia que permitiera la reconciliación nacional. Mientras tanto, el MNS, el CSU y el MPS acordaban una alianza para acabar con el régimen de Barre a través del uso de las armas. Entre diciembre de 1990 y enero de 1991 se produce el gran enfrentamiento en el que esta alianza junto con la ayuda de otras milicias que actúan desde Mogadiscio consiguen derrocar al presidente Barre que huye a Nigeria.

### **3.1.2. Surgimiento de Somalilandia y Puntlandia**

Aprovechando el desconcierto que se ocasionó tras el derrocamiento de Barre, en abril de 1991, se proclamó la República de Somalilandia, una escisión de la República de Somalia y que aunque no está reconocida internacionalmente como Estado cuenta con su propio gobierno, presidente, moneda, himno y bandera. Según los independentistas, las causas que llevaron a la segregación fueron una escalada de poder por parte de los políticos del centro y del sur dentro de los órganos de poder de Somalia, además de la proclamación de Mogadiscio como capital del país en detrimento de Harguisia. Una vez que Barre y Mogadiscio cayeron, los independentistas consideraron “*inviabile la permanencia de la región septentrional*”<sup>295</sup>, porque se había tomado la iniciativa unilateral por parte de un sector del Congreso Unificado Somalí (CUS) de poner como nuevo presidente de Somalia a Ali Mahdi. Los líderes de los grupos del norte que habían formado parte en el derrocamiento de Barre, consideraban que el nombramiento violaba el acuerdo que habían firmado los grupos implicados en la lucha contra la dictadura. Curiosamente,

---

<sup>295</sup> GUTIERREZ DE TERÁN, Ignacio. *Op. cit.*, p. 44.

Somalilandia, a pesar de presentar variedad tribal y social, no ha sufrido los enfrentamientos tribales de Mogadiscio.

Todos estos hechos, hacen que desde un principio pudieran sentarse las bases sobre cómo sería su gobierno y aunque con el paso de los años han ido realizando modificaciones, siempre han destacado por la unidad de los diferentes clanes, lo que les ha permitido cierta estabilidad política y económica, que nada tiene que ver con los problemas en los que se ve inmerso el resto del país.

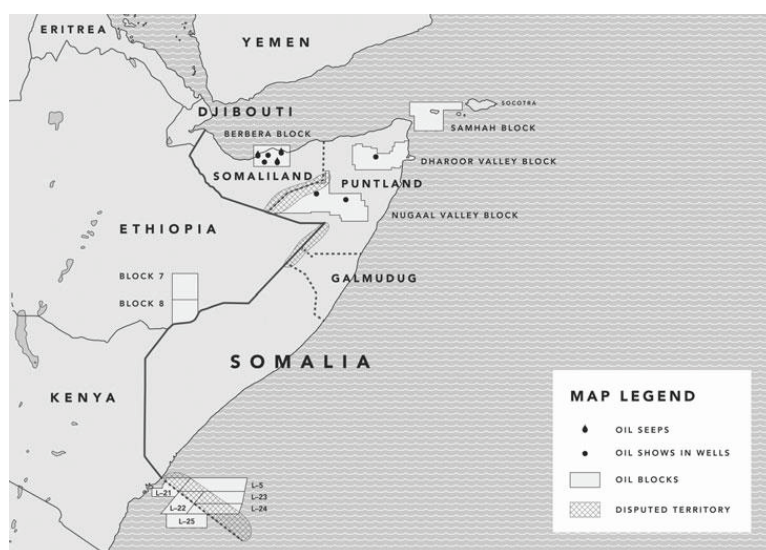
Por otro lado, surgía en el año 1998 una nueva entidad autónoma, que al igual que Somalilandia, tampoco cuenta con el reconocimiento de la comunidad internacional pero que funciona de manera independiente a Somalia. Nos referimos a Puntlandia, que nació de una iniciativa libio-egipcia con el fin de potenciar la formación de un Estado federal descentralizado en Somalia. Es una zona que cuenta con una presencia mayoritaria de individuos pertenecientes al clan Darod y podemos decir que es la zona pirata por excelencia. Aquí se encuentran los puertos de Eyl y Haradheerd, que como veremos más adelante es donde se concentra casi toda la actividad pirática.

En cuanto a cuestiones políticas internas, podemos considerar que goza de una “relativa calma”, si lo comparamos con la situación que asola otras zonas del país. Al contrario que en Somalilandia, las autoridades puntlandíes sí que están interesadas en participar en las conversaciones que buscan una solución al problema de Somalia y no están interesados en la segregación, es más, uno de sus presidentes, Abdullahi Yusuf Ahmed, formó parte del Gobierno Federal de Transición (GFT). Por otro lado, sus relaciones exteriores y sus estructuras institucionales no están tan desarrolladas como las de sus vecinos de Somalilandia porque nunca han pretendido formar un Estado propio, sino componer una región independiente, pero integrada dentro de Somalia.

Como veremos más adelante tanto Somalilandia como Puntlandia van a ser dos pilares fundamentales para la lucha contra la piratería en la región, Puntlandia porque siendo un foco importante de piratas permitirá a países afectados desarrollar programas de entrenamiento a policías especializados en la persecución de la actividad y Somalilandia porque colaborará en la construcción de prisiones que permitan castigar el delito.

### 3.1.3. Otras regiones independientes de Somalia: el caso de Galmudug

**Figura 14: Regiones Independientes de Somalia.**



Fuente: *The Economist*.

Aunque Somalilandia y Puntlandia son las regiones independientes más conocidas de Somalia ya sea por su buen resultado a nivel político, como es el caso de Somalilandia, o por ser un foco importante de piratería en la región, tal y como ocurre en Puntlandia, existen otros casos de independentismo menos conocidos pero que también contribuyen a la inestabilidad de la zona. Desde el año 2006, se han creado alrededor de treinta mini estados entre los que destacan Ximaan, Xeeb o Kathumo que fue creado en enero de 2012.<sup>296</sup> De todos ellos, el caso más relevante es el la creación de Galmudug que ha creado su propia página web donde ofrece información de este “nuevo estado”: *“Galmudug, like the northern Somali region of Puntland, is not trying to obtain international recognition as a separate nation. It considers itself as a federal decision within the larger federal republic of Somalia, such as defined by the 2012 Federal Constitution (SFG)”*<sup>297</sup>.

Tal y como podemos extraer de la información que se recoge en su página web el nombre de Galmudug viene de la combinación entre Galgaduud y Mudug, que son a su vez dos áreas de Somalia Central que hacen frontera con Puntlandia. Aunque en esta zona se concentran varios subclanes, se trata de un proyecto promovido por el subclan Sa’ad, que

<sup>296</sup> HILLS, Alice. *Op. cit.*, p. 91.

<sup>297</sup> Galmudug webpage. Disponible en: <http://www.galmudug.com/> (Consultado el 5/06/2014).



es a su vez una rama del clan Hawiye, especialmente promovido por sus miembros de la diáspora. Pero a pesar de la convivencia relativamente pacífica entre miembros de diferentes subclanes en un mismo territorio, no se puede negar un cierto carácter expansionista por parte de los fundadores de Galmudug ya que *“the state is currently trying to engage the Biyo-maal clan (a subclan of Dir) to join the state and extend into Hiran region”*<sup>298</sup>.

A pesar de la promoción que Galmudug realiza en su página oficial sobre su territorio, autores como Abtidoon, Hassan y Omar señalan que la zona no resulta segura ya que se suceden las luchas entre clanes, secuestros, asesinatos y ataques por parte de Al-Shabaab<sup>299</sup>.

Respecto a su relación con la piratería, los tres periodistas señalan Galmudug como *“home to a number of well-known pirate hubs”*, pero a pesar de eso, su presidente manifestó en diciembre de 2011 su compromiso en la lucha contra la piratería, hecho que materializaron con el lanzamiento de sus fuerzas de seguridad en una acción anti piratería en el puerto de Hobyo en febrero de 2012 y con la apertura de una prisión en Galkayo. Además, es una de las zonas del país junto con Somalilandia y Puntlandia con la que cuentan las fuerzas de la operación Atalanta para la creación de una Policía Costera Somali<sup>300</sup>.

### **3.2. DESARROLLO POLÍTICO DE SOMALIA TRAS LA CAIDA DEL PRESIDENTE SIAD BARRE (1991-2011).**

El final de la presidencia de Barre no trajo consigo el fin de los problemas en Somalia, sino que desembocó en una guerra civil de todos contra todos por hacerse con el poder. Durante estos enfrentamientos se cerraron el puerto y el aeropuerto de Mogadiscio, lo que supuso un corte en la llegada de ayuda humanitaria y una situación más que insostenible que obligó a la comunidad internacional a intervenir. El Consejo de Seguridad de la ONU estableció la Operación de las Naciones Unidas en Somalia (ONUSOM)<sup>301</sup>, para la

---

<sup>298</sup> ABTIDDOON Abdi, HASSAN Mohamed, OMAR Shine. “Special report: What is Galmudug?”. *Somalia Report*, (04 de agosto de 2012). Disponible en: [http://piracyreport.com/index.php/post/3120/Special\\_Report\\_What\\_is\\_Galmudug](http://piracyreport.com/index.php/post/3120/Special_Report_What_is_Galmudug) (Consultado el 5 de mayo de 2014).

<sup>299</sup> Ibíd.

<sup>300</sup> Ibíd.

<sup>301</sup> Naciones Unidas. Operación de Naciones Unidas en Somalia. Disponible en:



protección de la distribución de la ayuda humanitaria, reforzándola más tarde con la operación “Devolver la Esperanza”<sup>302</sup> llevada a cabo por una coalición multinacional encabezada por Estados Unidos, que una vez consiguiera estabilizar la situación humanitaria sería sustituida por ONUSOM II. En el marco de esta segunda operación de la ONU, las tropas estadounidenses se retiraron del país tras las bajas sufridas en la cruenta “batalla del sur de Mogadiscio” lo que supondrá la retirada de la ONU en marzo de 1995. La intervención internacional no fue desde un principio bien vista por los principales líderes de las diferentes milicias del país que se sentían ninguneados e invadidos por las fuerzas extranjeras.

Es en este enfrentamiento civil donde los señores de la guerra fueron adquiriendo mayor poder y aumentando en número, ya que provenían de las escisiones que se iban produciendo en el seno de los grupos anteriormente mencionados: *“los hombre fuertes y jefes de milicias de las facciones van desplazando progresivamente a las autoridades tradicionales en la dirección de sus movimientos políticos-linajes-milicias”*<sup>303</sup>.

A partir de la retirada de la ONU, las gestiones internacionales para intentar solucionar la guerra en Somalia llegarán de la mano, sobre todo, de organismos regionales como la Unión Africana, la Unión Europea o la Autoridad Internacional para el Desarrollo en África, respaldadas, eso sí, a nivel financiero por la ONU. Varios fueron los intentos de establecer un gobierno nacional para una Somalia Unida pero todos ellos se quedaron en intenciones de cara a la opinión pública. En el año 2000, se celebrará en Arta (Yibuti) la Conferencia Nacional de Paz Somalí en la que se alcanza el acuerdo de formar un Consejo Popular Transitorio, que tras varios meses de deliberaciones decide crear un Gobierno Nacional de Transición (GNT) para el que se nombra como presidente al antiguo ministro de justicia del régimen de Barre, Abdiqasim Salad y al que se le dan tres años para que junto con la Asamblea y el GNT consigan establecer la fórmula final de lo que será el gobierno en Somalia. Este Gobierno de transición contaba con el reconocimiento internacional pero no con la legitimidad del pueblo somalí pues fue elegido en una Conferencia a la que no se invita a los importantes dirigentes clánicos ni a los jefes de milicias del interior<sup>304</sup>. Por otro lado, también se le considera “manipulado” por exiliados

---

[http://www.un.org/spanish/Depts/dpko/dpko/co\\_mission/unosomi.htm](http://www.un.org/spanish/Depts/dpko/dpko/co_mission/unosomi.htm) (Consultado el 12 de enero de 2011)

<sup>302</sup> Ibid.

<sup>303</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 40.

<sup>304</sup> Ibid., p. 45.

“*que poco o nada tenían que hacer en la escena interna somalí*”<sup>305</sup>. El nuevo gobierno no es capaz de controlar el territorio interior y, además, debe enfrentarse a los recelos de sus vecinos como Etiopía que ve en el apoyo de la Unión de Tribunales Islámicos (UTI) la amenaza de quedarse en medio de dos regímenes islamistas (Sudán y Somalia) y una intervención regional de Estados Unidos por su guerra contra el terrorismo islamista tras los atentados de Nueva York.

En definitiva, toda una serie de dificultades que llevaron a que se celebrara en Kenia entre 2003 y 2004, una nueva conferencia internacional (la Conferencia de Eldoret-Nairobi), de la que saldrá el 14 de octubre de 2004 un nuevo Gobierno Nacional de Transición y una nueva Asamblea Federal formada por 275 miembros y muy clanizada. Este nuevo gobierno se denominará Gobierno Federal de Transición (GFT) y hasta 2008 estará presidido por el puntlandí Abdullahi Yussuf. También en el año 2004 se estableció el Parlamento Federal de Transición (PFT). Pero la creación de este nuevo gobierno no supuso ninguna mejoría en el país. La Unión de Tribunales Islámicos no apoyó al nuevo GFT al que consideraban un títere de Estados Unidos y de Etiopía (países extranjeros que apoyan al nuevo gobierno). A pesar de la existencia del GFT, las diferentes zonas y regiones de Somalia continuaban estando bajo el dominio de pequeños grupos que son los que marcarán las normas en su zona de influencia a pesar de la teórica existencia de un gobierno. A este respecto cabe destacar que entre junio y diciembre de 2006, la UTI fue arrebatando el control de importantes zonas del país, Mogadiscio incluida, a los señores de la guerra, llegando en algunos casos a establecerse tras la ocupación acuerdos amistosos con las autoridades locales. Es curioso destacar que durante estos seis meses en los que gran parte del territorio somalí se encontraba bajo control de los Tribunales Islámicos, autores como Terán, Cendón y Pozo Marín destacan que la población se encontraba más segura ya que el estricto régimen islámico había conseguido reducir la violencia y se mostraban dispuestos a acabar con el crimen organizado y el bandolerismo, practicado, la mayoría de la veces, por los señores de la guerra. Querían acabar con el tráfico de drogas y el consumo de *qat*<sup>306</sup> y alcohol. En lo que respecta a piratería, si prestamos atención a los datos utilizados por Gil Pérez, a través de la OMI, y contrastados con los que hemos utilizado del IMB para la realización de esta investigación, podemos

---

<sup>305</sup> GUTIERREZ DE TERÁN, Ignacio. *Op. cit.*, p. 54.

<sup>306</sup> Planta con efectos narcóticos cultivada en varias zonas de África, muy consumida en Somalia. En 1980 la Organización Mundial de la Salud la declaró como droga por su alto contenido en anfetamina natural. En los países del Cuerno de África y en Yemen su consumo es muy popular.

demostrar que se produjo un notable descenso en el año 2006 respecto al 2005 y al 2007, es decir, durante el control del UTI los ataques de piratas en las aguas somalíes experimentaron un ligero descenso tal y como vemos en el siguiente cuadro:

**Figura 15: Ataques e intentos de ataque piratas perpetrados en Somalia (2005-2009).**

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Somalia</b>	35	10	31	19	80
<b>Golfo de Adén</b>	10	10	13	92	116

Fuente: Elaboración Propia según datos del IMB.

Pero a pesar de que los Tribunales Islámicos parecían estar interesados en una verdadera reconstrucción del país, eso sí, en torno a la Sharía<sup>307</sup> y apostaban por promover el buen funcionamiento de las instituciones, cualidades, según Terán, reconocidas incluso por algunos organismos internacionales, la UTI fue derrocada por una coalición de fuerzas, entre las que se encontraban el propio GFT, señores de la guerra, Etiopía y Estados Unidos. Ninguno veía con buenos ojos esta escalada islámica por diferentes razones: en primer lugar, a las fuerzas del país no les convenía tanta disciplina para sus fines lucrativos. En segundo lugar, a Etiopía y a Estados Unidos no les interesaba tener otro país de corte islamista en la zona.

De este modo y a falta de pruebas, se comenzó a acusar a la UTI de estar vinculada con Al Qaeda, hecho que fue negado por los propios Tribunales Islámicos. Tras su derrocamiento, los Tribunales Islámicos se han dividido a su vez en diferentes grupos y milicias, entre las que se encuentra Al-Shabaab y Hizbul Islam. Estos grupos ejercieron una fuerte presión sobre el GFT al igual que están haciendo ahora con el nuevo gobierno elegido en 2012, pues cuentan también con el control de importantes zonas del país. En febrero de 2012 se emitía un video en el que el dirigente de Al-Shabaab, Ahmed Abdi Godane, “prometía obediencia” a Ayman Al-Zawakiri, jefe de Al Qaeda.<sup>308</sup> Con este

<sup>307</sup> Ley Islámica.

<sup>308</sup> El Grupo Al Shabab en cinco preguntas. (24 de septiembre de 2013). BBC. Disponible en: [http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/09/130921\\_internacional\\_shabab\\_preguntas\\_1f.shtml](http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/09/130921_internacional_shabab_preguntas_1f.shtml) (Consultado el 05 de junio de 2014).

video el grupo reconocía públicamente su vinculación con el terrorismo porque hasta la fecha habían negado que existiera tal relación aunque como aseguran fuentes de la BBC *“Los dos grupos habían trabajado juntos desde hace mucho tiempo y se sabía que combatientes extranjeros luchaban junto a los insurgentes somalíes”*<sup>309</sup>. Al-Shabaab cuenta en la región con el apoyo de Eritrea aunque niega que sea quien suministra de armas a la organización. Por su parte, Eritrea busca con esta alianza una forma de contrarrestar la influencia de Etiopía<sup>310</sup>.

A todo esto hay que añadir la creación de milicias no islamistas que también se oponen al nuevo gobierno como la Alianza para una Nueva Liberación de Somalia (ANLS<sup>311</sup>) que cuenta a su vez con diferentes facciones, algunas de las cuales sí han establecido acuerdos con el gobierno<sup>312</sup>.

Pero los intentos para restablecer la paz en el país continuaron, de este modo, en enero de 2007 se creó la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y se celebró en Mogadishio la National Governance and Reconciliation Commission (NGRC), una conferencia de paz y reconciliación que fue boicoteada por los islamistas de la UTI que pedían que la conferencia se celebrara en un país neutral<sup>313</sup>.

En abril de 2008, se celebró en Kenia una nueva reunión promovida por la ONU y la Unión Africana para firmar un memorándum de entendimiento entre facciones que supusiera la firma de un alto el fuego y un acercamiento de posturas para alcanzar acuerdos en materia política y de seguridad, permitir el despliegue de fuerzas internacionales y la retirada de las fuerzas etíopes. Solo el GFT y la Alianza para una Nueva Liberación de Somalia en Yibuti (ANLS-Y) firmaron estos acuerdos conocidos como los Acuerdos de Yibuti.

A pesar de eso la situación en Somalia seguía siendo insostenible ya que continuaban sucediéndose los enfrentamientos entre el GFT y sus aliados y los diferentes Tribunales Islámicos con los suyos. A esto hay que sumarle los apoyos que cada movimiento cuenta

---

<sup>309</sup> Ibíd.

<sup>310</sup> Ibíd.

<sup>311</sup> La ANLS cuenta con diferentes facciones. Una de ellas es la ANLS-Y (Alianza para una Nueva Liberación de Somalia-Yibuti) y ANLS-A (Alianza para una Nueva Liberación de Somalia-Asmara).

<sup>312</sup> Concretamente la ANLS en Yibuti (ANLS-Y) aceptó el 4 de abril de 2008 la firma de los acuerdos de Yibuti.

<sup>313</sup> FISAS, Vicenç. *Anuario de Procesos de Paz 2014*. Escola de Cultura de Pau. Icaria Editorial, 2014, p.40. Disponible en: <http://escolapau.uab.es/img/programas/procesos/14anuarie.pdf> (Consultado el 06 de junio de 2014).

por parte de países extranjeros. Así la GFT cuenta con el soporte de la ANLS-Y, Etiopía, Estados Unidos y probablemente Italia y Sudáfrica y los Tribunales Islámicos, encabezados por Al-Shabaab y la Alianza para una Nueva Liberación de Somalia en Asmara (ANLS-A), partidaria de los islamistas que cuentan con la financiación de Eritrea, Egipto, Arabia Saudí y Qatar<sup>314</sup>.

En febrero de 2010, y con el objetivo de “*crear una alianza con los grupos y facciones opuestos a la presencia de los grupos extremistas en el país*”<sup>315</sup> el GFT firmó un acuerdo con el grupo islámico moderado Ahl as-Sunna wal-Jama’a (ASWJ).

El nueve de junio de 2011, el presidente del GFT, Sharif Sheikh Ahmed, y el portavoz del PFT, Hon Shariff Hassan Sheikh Aden, firmaban el Acuerdo de Kampala bajo la supervisión del Dr. Augustine P. Mahiga, representante Especial del Secretario General de Naciones Unidas y Yoweri Kaguta Museveni, presidente de Uganda, país en el que se celebraba la firma del documento. El Acuerdo de Kampala suponía el compromiso de posponer las elecciones presidenciales y legislativas por un periodo de un año lo que suponía que los comicios deberían celebrarse antes del 20 de agosto de 2012<sup>316</sup>. A principios de septiembre de 2011, se celebró en Mogadishio la National Consultative Conference en la que se estableció una hoja de ruta que recogía una serie de tareas a nivel político que deberían ser completadas antes de las elecciones de agosto de 2012. Entre estas tareas se encontraba: la redacción del borrador de la Constitución, la reconciliación nacional, el desarrollo de una nueva gobernanza y la mejora de la seguridad.<sup>317</sup>

Durante todo este tiempo se fueron sentando las bases de lo que sería el nuevo gobierno de Somalia, de este modo, en enero de 2012, se reunieron en Puntlandia representantes del GFT, de Puntlandia, del grupo ASWJ y de Galmudug para firmar los acuerdos de Garowe según los cuales “*Somalia dispondrá de un parlamento bicameral, con una cámara alta de representantes de los estados federados*”<sup>318</sup> que entrará en vigor en junio de 2016.

---

<sup>314</sup> VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 54.

<sup>315</sup> FISAS, Vicenç. *Op. cit.*, p. 40.

<sup>316</sup> *Ibíd.* Pp. 40 y 41.

<sup>317</sup> Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS). “*Año histórico para el progreso político de Somalia*”. En Operaciones de Paz de las Naciones Unidas, resumen del año 2012, p. 1. Disponible en: <http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2012/unpos.shtml> (Consultado el 6 de junio de 2014).

<sup>318</sup> FISAS, Vicenç. *Op. cit.*, p. 41.

El 10 de septiembre de 2012, Hassan Sheikh Mohamud era nombrado nuevo presidente de Somalia, con esto se daba por terminado el periodo de transición y comenzaba “*una nueva era en Somalia*”<sup>319</sup>.

En estos años de mandato, la situación de Somalia sigue siendo inestable, no se ha conseguido alcanzar ningún acuerdo con Al-Shabaab, sigue habiendo enfrentamientos internos, movimientos independentistas (a principios de 2013 Jubalandia, región que se encuentra en el margen izquierdo del río Juba y próximo a la frontera con Kenia, se autoproclamó independiente), por no mencionar los problemas de seguridad internos. Como afirma Donna Leigh Hopkins, Coordinadora del Counter Piracy and Maritime Security Office of Plans and Initiatives, Bureau of Political-Military Affairs (PM/PI/CPMS) del Departamento de Estado de Estados Unidos: “*hay mucho trabajo que hacer en Somalia, se necesita tiempo y dinero para desarrollar un país que no tiene nada y el gobierno necesita ayuda, ya no solo internacional sino de los propios somalíes*”<sup>320</sup>.

### **3.3. LA PIRATERIA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.**

Aunque la piratería en el Cuerno de África comenzó a tener gran relevancia a nivel internacional a partir del año 2005 que fue cuando comenzaron a incrementarse el número de ataques a embarcaciones, lo cierto es que no nos estamos refiriendo a un fenómeno nuevo en la zona, ya esta área del planeta ha sido zona caliente de ataques piratas desde hace mucho tiempo. Autores como Bacas Fernández o Fernández Fadón, sitúan el auge de la piratería moderna en el Cuerno de África en la década de los 90, coincidiendo con el desmoronamiento del régimen del presidente Siad Barre. Sin embargo, según el informe de la ONU 2006/229 realizado por el Grupo de Supervisión para Somalia, establecido por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, ya en los 80 se producían ataques de este tipo. Los piratas se hacían pasar por oficiales de las fuerzas del orden y atacaban las embarcaciones. “*Normalmente iniciaban el asalto gritando órdenes y advertencias. De ser necesario, usaban armas automáticas y de otro tipo (disparaban al*

---

<sup>319</sup> Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS). “*Año histórico para el progreso político de Somalia*”. *Op. cit.*

<sup>320</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins, Coordinadora del Counter Piracy and Maritime Security Office of Plans and Initiatives, Bureau of Political-Military Affairs (PM/PI/CPMS) del Departamento de Estado de Estados Unidos, el 25 de abril de 2014, durante su visita al Seminario sobre Piratería Marítima impartido por la Universidad de Cardiff. La traducción de las declaraciones al español han sido realizadas por la autora.

aire) para intimidar a la tripulación y conseguir el acceso al barco para tomar control”<sup>321</sup>. Pero los piratas somalíes de esa época no contaban con unos métodos tan sofisticados como los de ahora, la ONU los considera más como unos “*ladrones marinos armados*”<sup>322</sup>. Más adelante, cuando abordemos el tema de los diferentes grupos de piratas, veremos cómo estos “ladrones marinos” fueron evolucionando hasta convertirse en los piratas que operan en estas aguas hoy en día.

Fue a partir de la caída del régimen del presidente Siad Barre en 1991 cuando comenzará a surgir el nuevo tipo de piratería que se va a ir desarrollando y evolucionando a lo largo de toda la década. En un principio, el objetivo de estos piratas, que se hacían llamar “guardacostas”, eran “*los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en las aguas costeras*”<sup>323</sup>. Como hemos visto en páginas anteriores, la caída del presidente Siad Barre trajo consigo una guerra civil con su correspondiente caos institucional que repercutió también en la aplicación de las leyes de pesca, que quedó en manos de las autoridades regionales formadas en la mayoría de los casos por señores de la guerra. Estas nuevas autoridades se servían de sus milicias armadas para proteger unas aguas que consideraban de su propiedad, ya no solo de las embarcaciones pesqueras foráneas, sino también de los barcos extranjeros que vertían sus residuos frente a las costas somalíes. Con el paso del tiempo esta protección de sus aguas y recursos ha desembocado en una actividad lucrativa ya no sólo por el dinero que se pide a cambio de los rescates de las embarcaciones, sino porque también en algunas ocasiones y según datos de la ONU<sup>324</sup>, son estos señores de la guerra, los mismos que dan órdenes a los piratas para actuar contra los barcos extranjeros y los que ofrecen protección a estos barcos en sus aguas a cambio de una sustancial suma de dinero.

---

<sup>321</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2006/229. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad, p. 26. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2006/229> (Consultado el 10/01/2011).

<sup>322</sup> *Ibíd.*

<sup>323</sup> *Ibíd.*, p. 26.

<sup>324</sup> Varios caudillos y dirigentes de la administración local se han dado cuenta de que la explotación comercial de las pesquerías somalíes y la concesión de permisos de pesca a extranjeros (empresas y particulares) son lucrativas. Algunos permisos se imprimen en papel con membrete del Gobierno anterior, en tanto que otros llevan los sellos personales de los caudillos. Algunos propietarios o explotadores de los barcos pesqueros dicen que negocian las licencias antes de llegar a aguas somalíes, en tanto que otros arriban a uno de los puertos somalíes con la esperanza de llegar a algún tipo de acuerdo con el caudillo local que les permitan pescar en gran escala en las aguas somalíes adyacentes. *Ibíd.*, p. 25.



Durante las últimas dos décadas, el auge de la piratería en la zona del Cuerno de África ha sido sorprendente, si en el año 2006 se registraron 20 ataques o intentos, en el año 2011 se registraron 197, contando únicamente los ataques en las aguas de Somalia y en las del Golfo de Adén. Señalamos también que a lo largo de estos últimos años ha variado la extensión del área afectada por los ataques de los piratas, sobre todo a consecuencia de la respuesta internacional en las costas somalíes, lo que ha provocado su traslado y expansión al intentar evitar las zonas más custodiadas por las marinas internacionales. De este modo, su área de influencia se ha extendido y comprende las costas de Somalia, el Golfo de Adén, el sur del Mar Rojo, las costas de Yemen, las costas de Omán, el Mar Árabe, las costas de Kenia, las de Tanzania, las islas Seychelles, las costas de Madagascar, Mozambique, el Océano Índico, la costa oeste de la India y la costa oeste de las Maldivas<sup>325</sup>. Además, para Escobar Hernández, Catedrática de Derecho Internacional Público, *“según se extiende la piratería en las costas de Somalia, que llega ya a cuatrocientas millas, se convierte en un gravísimo atentado contra la libertad de navegación en términos civiles pero también en términos militares (...) Si hay un ataque la piratería se convierte en un instrumento que impide el legítimo ejercicio del derecho de pesca en alta mar por parte de flotas como la española que venían faenando tradicionalmente en la zona”*<sup>326</sup>. Por tanto, al extenderse la piratería hasta límites que sobrepasan las aguas territoriales somalíes, el fenómeno ha dejado de ser acciones en defensa de sus recursos para convertirse en un acto delictivo y un atentado contra el derecho de pesca de los demás.

Pero, este desarrollo del fenómeno de la piratería en esta región del planeta solo puede entenderse teniendo en cuenta los factores políticos y económicos que afectan al país.

Llegados a este punto debemos destacar que a partir del año 2011 los ataques perpetrados por piratas somalíes comenzaron a descender notoriamente, registrando el IMB un total de sesenta y dos ataques en el año 2012 y trece en el año 2013 en las Costas de Somalia y del Golfo de Adén. Más adelante profundizaremos en esta cuestión y veremos los factores que han resultado favorables para tan considerable descenso y si esto puede significar el fin de la lucha contra la piratería en la región o si por el contrario es un

---

<sup>325</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1 January-31 December 2011.

<sup>326</sup> ESCOBAR HERNÁNDEZ, Concepción. Conferencia inédita dictada en las “Jornadas sobre Seguridad en la Mar” organizadas por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado los días 7,8 y 9 de marzo de 2011.



resultado a corto plazo de las medidas tomadas por las potencias internacionales para hacer frente al problema.

Es necesario profundizar en las características del fenómeno de la piratería en el Cuerno de África y que lo convierten en una amenaza a nivel global.

### **3.3.1. Causas de la piratería en el Cuerno de África.**

En el apartado anterior hemos visto que lo que empezó siendo una defensa del medio de vida para muchos somalíes se convirtió poco a poco en un acto delictivo. Profundizar en las causas resulta imprescindible para conocer bien el fenómeno. Autores Fernández Fadón, Bacas Fernández o Vega Fernández coinciden en que una de las causas estructurales que explican el surgimiento de la piratería en el Cuerno de África sería la pérdida de los recursos pesqueros de los que depende la economía de las comunidades pesqueras, consecuencia sobre todo de la sobreexplotación de las aguas fruto de la pesca ilegal y la actividad pesquera industrial. Esta sobreexplotación se ha concentrado en su mayor parte en manos de empresas extranjeras, lo que ha supuesto un deterioro del modo de vida de los pescadores somalíes. Hay que tener en cuenta que algunos clanes tienen una importante tradición marítima, además, debido a las guerras y las sequías que azotaron al país durante el régimen del presidente Barre, muchas familias se vieron desplazadas a las zonas del litoral lo que también produjo una superpoblación de las zonas portuarias, encontrándose allí también con una gran escasez de recursos. La ONU, en 1987<sup>327</sup>, ya advertía de la sobreexplotación pesquera a la que se estaban sometiendo las aguas de esta región y de la contaminación que estaban causando los vertidos procedentes de los centros urbanos y de los barcos, sobre todo petroleros, que surcaban la zona, particularmente las aguas del Golfo de Adén.

No cabe duda de que esta defensa de sus recursos es una de las causas originarias del auge de la piratería pero de acuerdo con autores como Urbina, Escobar, Rudloff o Weber esto va más allá, ya que es en el propio colapso del estado somalí, en la falta de capacidad del GFT y ahora también del actual gobierno somalí para extender su autoridad y en la falta de orden y seguridad en donde radica la base del problema de la piratería en el Cuerno de

---

<sup>327</sup> Programa de las Naciones unidas para el Medio Ambiente. Coastal and Marine environmental problems of Somalia. UNEP Regional Seas Report and Studies, N°84. Disponible en: <http://web.unep.org/nairobiconvention/coastal-and-marine-problems-somalia-unep-regional-seas-reports-and-studies-no-84> (Consultado el 10 de febrero de 2011).

África, por tanto, estaríamos ante un problema que presenta tres causas originarias importantes que a su vez se han visto agravadas por otra serie de factores:<sup>328</sup>

1. La inestabilidad del territorio Somalí y el colapso de sus instituciones estatales ha tenido un impacto en todo el territorio, pero también ha repercutido muy significativamente sobre las poblaciones costeras y el orden de los espacios marinos y los recursos de Somalia. Somalia es un país que cuenta con una de las costas más extensas de África (3.898 km), sin olvidarnos de la riqueza de sus aguas.

2. La falta de soberanía de las autoridades somalíes hace que no se ejerza un control reglamentado de la actividad en su espacio soberano y bajo su jurisdicción, lo que trae consigo que se produzca una mala gestión de los recursos marinos, así como la no persecución y la falta de sanciones de las actividades ilícitas que se realicen tanto en sus aguas como en tierra.

3. A su vez, esta carencia de autoridad fue utilizada por barcos extranjeros que de manera ilegal iban a pescar a las aguas somalíes o a arrojar vertidos contaminantes y tóxicos. Esto motivó que en una primera etapa los ataques fueran contra los barcos que faenaban ilegalmente en las costas somalíes o que arrojaban vertidos en sus aguas. Con el paso del tiempo, esta actividad que podría tener algún tipo de justificación, alegando la defensa de sus recursos, se ha visto a su vez influida por otra serie de factores que han hecho de la piratería un lucrativo negocio para unos y una amenaza para otros.

A estas tres causas originarias tenemos que añadir además una serie de causas intervinientes sin las que el fenómeno no se habría desarrollado tan intensamente como lo ha hecho:

- En primer lugar, la falta de expectativas económicas de la población. De acuerdo con datos aportados por el Banco Mundial, Somalia presenta una tasa de inactividad del 101%<sup>329</sup>. Debido a las condiciones socio-políticas de la zona no es de extrañar que la piratería se haya convertido poco a poco en un medio de vida para muchos somalíes que

---

<sup>328</sup> URBINA, Julio Jorge. "Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: papel del estado ribereño e importancia de la Cooperación Internacional". *Revista Española de Relaciones Internacionales*, ANUDI. Julio de 2010 N°2. ISSN 1989-6565, pp. 88-118. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Dialnet-EstadosFallidosYProliferacionDeActosContraLaSeguri-4844049.pdf> (Consultado el 9 de mayo de 2014).

<sup>329</sup> The World Bank Age Dependency ratio. Disponible en: <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.DPND> (Consultado el 9 de mayo de 2014).

encuentran en esta actividad una alternativa, obteniendo además prestigio social y mayores beneficios económicos que dedicándose a la pesca o la agricultura. Según señala Fernández Fadón: *“el flujo de los ingresos generados por la piratería, entre 80 y 140 millones de dólares anuales según las estimaciones más fiables, reluce en el medio político y social donde se cobijan los piratas y su aureola de osadía y éxito fácil genera una atracción inevitable una fascinación ya descrita por Gosse como fuente de reclutamiento y emulación del pirata Barbarroja”*<sup>330</sup>.

Además de todo esto, la situación actual de Somalia crea un caldo de cultivo idóneo para que el fenómeno de la piratería vaya cobrando cada vez mayor protagonismo porque como ya hemos señalado, lo que en un principio eran grupos de defensa de sus aguas territoriales ha pasado a convertirse en un tipo de crimen organizado que ya no busca la protección de su modo de vida, sino que ha hecho del delito su modo de vida a través del robo de mercancías y el secuestro de tripulaciones y barcos con los que puede conseguir un buen rescate o vender en el mercado negro.

-En segundo lugar, es una forma de actuación de los señores de la guerra, que son los que realmente obtienen beneficios con la actividad pirática. Ellos son realmente los verdaderos responsables de los ataques, pues las ganancias obtenidas les permiten seguir financiando las luchas intestinas que tienen lugar en el territorio somalí y que provocan el caos en el que se sienten poderosos. Entramos por tanto ante una espiral que explica la situación política actual de Somalia y su relación con el auge de la piratería, una espiral en la que los fenómenos se van retroalimentando, lo que lleva a que no se pueda entender la piratería en Somalia como un hecho aislado de la situación actual que vive el país.

-En tercer lugar nos encontramos con la “aceptación cultural” del fenómeno por buena parte de la sociedad somalí. Hay que tener en cuenta que los ataques piratas dependen en gran medida de las comunidades costeras ya que son éstas las que abastecen con comida y productos de primera necesidad tanto a piratas como secuestrados durante los secuestros largos. Tal y como señala el profesor Christian Bueger: *“piracy operations are to a large degree dependent on coastal communities. Coastal communities provide shelter and are part of the logistic of a piracy operation. Especially in cases of extended hostage periods, local communities are required to provide food, water and other basic*

---

<sup>330</sup> FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando. *Op. cit.*

*goods for the hostages and guards, as well as for the members of a piracy gang waiting for ransom deliver*”<sup>331</sup>.

Esta idea se refuerza con el hecho de que algunos de los pueblos costeros gozan de protección y un cierto desarrollo, pues los piratas se abastecen en las pequeñas tiendas produciendo mayor riqueza. Sin embargo, frente a estos que defienden la prosperidad de los pueblos, se encuentran la de los imanes de Eyl, que muestran su desagrado con el negocio de la piratería por haber traído consigo el consumo de alcohol, prostitución e inmigración<sup>332</sup>. Más adelante profundizaremos en este aspecto y analizaremos la importancia que tiene la narrativa empleada por los piratas para justificar ante la población sus actos delictivos.

Por tanto, consideramos que Somalia constituye un lugar idóneo para el desarrollo de esta actividad porque si el Estado no es capaz de asegurar las necesidades básicas de los somalíes, ni la seguridad de su zona de influencia, tampoco puede hacer frente a la seguridad de sus mares, dando como resultado lo que Fernández Fadón ha denominado “Mares fallidos” y que suponen *“la incapacidad de algunos Estados para controlar sus espacios marítimos con repercusiones regionales o internacionales que son susceptibles de ser utilizados como plataformas de actuación contra la seguridad regional o mundial”*<sup>333</sup>.

Además, la piratería no es la única actividad que se realiza en estos “mares fallidos” porque los piratas aprovechan su actividad para la realización de otro tipo de delitos. Según la ONU<sup>334</sup>, la piratería en Somalia guardaría conexión con el tráfico de armas (que a su vez viola el embargo en esta materia que la ONU impuso y siguen alimentando los enfrentamientos en la región), el tráfico de personas, de drogas y el contrabando. A esto hay que añadir el blanqueo de dinero a través de actividades legales como el comercio de ganado<sup>335</sup>, tal y como explica un estudio publicado por el Banco Mundial o el tráfico de

---

<sup>331</sup> BUEGER, Christian. “Practice, Pirates and Coast Guards: the grand narrative of Somali piracy”. *Third world Quarterly*, Londres, 2013, pp. 1811-1827.

<sup>332</sup> [Al Jazeera English]. (16 de junio de 2009). Life Inside the den of Somali Pirates. [Archivo de video]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=t9fTj4u3RKA> (Consultado el 17 de octubre de 2014).

<sup>333</sup> *Ibíd.*

<sup>334</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2006/229. *Op. cit.*, pp. 30 y 36.

<sup>335</sup> The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). *Pirate Trails. Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*. Washington DC, pp. 51-53. Disponible en: [http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate\\_Trails\\_World\\_Bank\\_UNODC\\_Interpol\\_report.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf) (Consultado el 20 de octubre de 2014).

dinero en efectivo a través del cual los líderes que se encuentran tras los grupos de piratas sacan el dinero de los rescates de Somalia y los llevan a otros países de la región, aprovechando la porosidad fronteriza que ofrece el país<sup>336</sup>. Todo esto convierte a la piratería en un fenómeno de delincuencia transnacional organizada que se mueve gracias a la decadente situación política del país y que cuenta con el apoyo de señores de la guerra, autoridades gubernamentales, locales y portuarias que son corrompidas y que encuentran en la piratería o en los actos derivados de ella una forma de lucrarse.

Una vez conocidas las causas del fenómeno en esta zona del planeta, es necesario estudiar la evolución de los piratas somalíes, los diferentes grupos que hay y su *modus operandi* ya que esto constituirá la señal de identidad de cada uno y nos permitirá un conocimiento más exhaustivo de la actividad que se desarrolla en esta región.

### **3.4. LOS GRUPOS DE PIRATAS SOMALIES.**

La organización de estos grupos de piratas que se asientan en las comunidades de la costa, constituyen un reflejo de la estructura social de Somalia agrupada en clanes y subclanes. La mayoría de los autores coinciden en señalar que es difícil realizar un análisis detallado de las relaciones entre ellos y de su evolución, pero lo que sí es evidente es la cooperación que se produce entre estos grupos y que trasciende la mera pertenencia a un clan.

La aparición de estos grupos de piratas modernos se sitúa en los años 90, tras la caída del régimen de Siad Barre, estos nuevos grupos y sus técnicas nada tienen que ver con los que tradicionalmente operaban en la zona, haciéndose pasar por fuerzas del orden para abordar barcos. Como ya hemos señalado, estos nuevos piratas se hacían llamar “guardacostas” y su objetivo eran los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían residuos en las aguas costeras. Como hemos visto, el desmoronamiento del régimen anterior y sus instituciones supuso una degradación del orden público que fue otorgando mayor poder a los señores de la guerra en cuyas manos quedó la aplicación de las leyes de pesca en las que vieron una buena oportunidad de lucro. Estas autoridades locales recurrieron a milicias armadas que lanzaban al mar para enfrentarse a barcos extranjeros y proteger lo que consideraban de su propiedad. Según datos de la ONU, *“en algunos casos, esto suponía la captura de barcos que consideraban una amenaza para sus*

---

<sup>336</sup> *Ibíd.*, p. 55.

*respectivos intereses*”<sup>337</sup>. Estos incidentes no hicieron disminuir el tráfico de barcos extranjeros que se acercaban a la costa somalí para seguir faenando, lo que produjo una confrontación más directa entre barcos pesqueros extranjeros y pescadores tradicionales somalíes que se volvió más agresiva, llegando hasta la persecución de los barcos extranjeros en lanchas motoras, por tanto, podemos establecer que “*these Somalis were attempting to protect their marine resources and were not interested in looting the merchant marine*”<sup>338</sup>. Al mismo tiempo, esa anarquía y degradación del orden público en la que quedó inmersa Somalia tras la caída del presidente Barre, trajo consigo no solo la falta de un gobierno reconocido, sino también un estado sin leyes lo que propició unas condiciones óptimas para los criminales que vieron la oportunidad de obtener un beneficio a costa de todos esos barcos extranjeros que faenaban por las aguas del Océano Índico y el Golfo de Adén. De este modo, y siguiendo el discurso de “los guardacostas”, estos criminales intentaron justificar sus operaciones bajo el pretexto de estar protegiendo los recursos pesqueros de Somalia pero tal y como señala Samatar “*that veil was no longer able to conceal their true character and motivation, which is purely in search of ransom*”<sup>339</sup>.

Naciones Unidas, también sostiene que fue esta reacción de las comunidades locales junto con la actividad de los ladrones marinos armados la que dio como resultado una actividad “*mucho más compleja y lucrativa*” que es lo que hoy se conoce como piratería y que ya no se centra en la defensa de las aguas costeras somalíes, ya que muchos de estos ataques se producen en aguas internacionales (fuera del límite territorial de 24 millas de un Estado o de las 200 millas de la zona económica exclusiva) y el lucro es la objetivo principal del ataque y no el ahuyentar a los barcos extranjeros como venían argumentado.

Respecto a la estructura de los grupos de piratas que operan en estas aguas, coincidimos con Bueger y Hansen en que es bastante difícil establecer con exactitud los grupos de piratas que actualmente operan en esta zona ya que existe una gran heterogeneidad entre ellos. La formación de todos los grupos que existen en la actualidad tiene su origen en las escisiones que se han ido produciendo a lo largo de los años de los cuatro grupos principales de piratas que comenzaron a operar en las aguas del Índico en esta última

---

<sup>337</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2006/229. *Op. cit.*, p. 26.

<sup>338</sup> SAMATAR et al. “The Dialectics of Piracy in Somalia: the Rich versus the Poor”. *Third World Quarterly*, Vol. 31, No 8, 2010, pp. 1377-1394.

<sup>339</sup> *Ibíd.*

década. Por tanto, vamos a centrarnos en analizar los grupos principales siguiendo el esquema de Fernández Fadón:

**-Los Guardacostas Voluntarios Nacionales (NVCG):** especializados en interceptar pequeños barcos y buques de pesca. Su jefe es Mohamed Garaad, antiguo caudillo somalí. Su zona de operaciones se localiza cerca de la costa, en la región meridional de Somalia en torno a la zona de Kismaayo.

**-Los Grupos de Marka:** son una agrupación de pequeños grupos con un bajo nivel de organización. Realizan sus actividades en la zona de Marka, en la región de Bajo Shabelle. Están mejor equipados que los Guardacostas, llegando incluso a llevar en ocasiones cañones en la cubierta de sus naves. Sus actividades combinan el contrabando con el asalto a todo tipo de buques. Según Naciones Unidas<sup>340</sup>, están financiados por el caudillo y gobernador de Bajo Shabelle, Sheik Yusuf Indohaadde.

**-Los Marines Somalíes:** son el grupo más organizado y operativo, además de ser los más equipados. Su estructura es similar a la de un Estado Mayor militar; cuentan con un Almirante General, Mohamed Ali Hassam, un Almirante, Mohamed Osman, un Vicealmirante, el general “Gray”, jefe de las operaciones marítimas y un jefe de operaciones financieras (Afweyne). Entre sus actos destacan la captura y secuestros de buques en zonas alejadas de la costa, con su correspondiente petición de rescate. Según señala la ONU<sup>341</sup>, tienen su base en Haradheere y una estación satelital en Eyl (al norte de Haradheere). Utilizan embarcaciones rápidas para llevar a cabo sus acciones, una vez realizadas recurren al buque nodriza (otra de las características de este grupo). Este grupo fue el responsable del secuestro del atunero español *Playa de Bakio*<sup>342</sup>.

**-Grupos de Puntlandia:** Son los más antiguos de Somalia, se les conoce también como “los piratas pescadores”. Sus componentes son por lo general de edad avanzada y con experiencia y suelen realizar sus actividades de forma “discreta”. Además de los actos de piratería, se dedican también al contrabando y usan

---

<sup>340</sup> Ibíd., p.28.

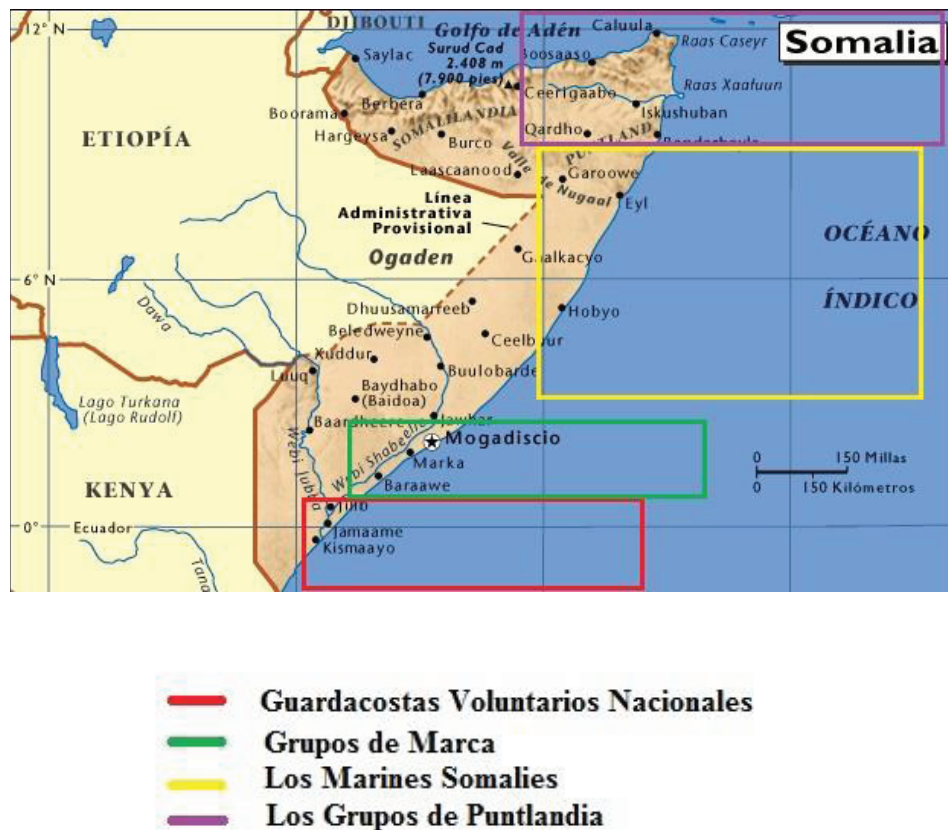
<sup>341</sup> Ibíd., p.29.

<sup>342</sup> Barco español que fue secuestrado por piratas somalíes en abril de 2008 mientras faenaba en las aguas de la zona. Tras casi una semana de secuestro la tripulación fue liberada.



pesqueros transformados para llevar a cabo sus acciones. Actúan en cuatro zonas geográficas: al sureste de la isla Socotra; al noreste de Somalia (Ras Asir); en el norte de Somalia (Cabo Alula) y en Bareda, Puntlandia.

**Figura 16: Zonas de actuación de los distintos grupos de piratas somalíes.**



Fuente: Elaboración Propia.

Si bien estos fueron los cuatro grupos primitivos de piratas somalíes, no podemos dejar de reiterar la idea de que estos grupos fueron solo el origen, pues de estos surgieron por exclusión un mayor e indeterminado número de bandas piratas que operan en esta zona. Hansen indica que los “*groups vary in complexity from the small subsistence group that consist of a father, a son and a single skiff, to larger groups of up to 200 individuals*”<sup>343</sup>. Hansen también destaca que aunque se trate de diferentes grupos de piratas, todos se

<sup>343</sup> HANSEN, Stig Jarle, “Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, Misconceptions and Remedies”. NIBR, Report 2009:29, p. 34. Disponible en: <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/2009-29-ny.pdf> (Consultado el 30 de mayo de 2014).



organizan en torno a un líder, que suele tratarse de un pirata ya veterano y que a su vez reinvierte parte del dinero obtenido de un secuestro en un nuevo ataque<sup>344</sup>.

Tanto el Grupo de Supervisión para Somalia establecido por Naciones Unidas<sup>345</sup> como autores como Hansen o Peter Chalk, señalan que históricamente podían distinguirse dos redes principales de piratas en Somalia: una radicada en Puntlandia, integrada principalmente por miembros del clan Majarteen y otra en Somalia Central integrada en su mayoría por miembros del clan Habar Gidir. Ambas tendrían como denominador común, por encima de los vínculos entre clanes, a los Marines Somalíes. Estas dos redes surgieron a consecuencia de las relaciones entre un número muy reducido de personajes clave.

Según el Grupo de Supervisión, la red de Somalia Central tenía su base de operaciones en Haradheere; entre sus líderes más influyentes se encontraban Mohamud Mohamed y Mohamed Hasam Abdi “Afweine”, a éste último se le considera el fundador de la red de piratería en esta zona. Ambos fueron detenidos en octubre de 2013 en el aeropuerto de Bruselas<sup>346</sup>, aunque Afweyne hacía ya unos meses que había decidido dejar la piratería y lo anunció públicamente en una ceremonia oficial. Actualmente posee negocios relacionados con el tráfico de *qat* y se sospecha que ha dejado a su hijo Abdiqaadir al frente del negocio de la piratería<sup>347</sup>, aunque él se encuentra en Bélgica cumpliendo condena. En el año 2005, se les unió Farad Hirsi Kulan<sup>348</sup>, más conocido como “Boyah” y padre de la piratería en Putlandia<sup>349</sup>, juntos realizaron actos de piratería hasta el año 2007, en el que un enfrentamiento entre las diferentes milicias hizo que Boyah y su grupo regresaran a Puntlandia, creando allí su propia red. A principios de 2008, ambos grupos

---

<sup>344</sup> *Ibíd.*.

<sup>345</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2008/7699. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 751 (1992) del Consejo de Seguridad, p. 32. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2008/769> (Consultado el 11 de enero de 2011).

<sup>346</sup> En octubre de 2013 “Afweyne” y su compañero Mohamud Mohamed fueron detenidos en el aeropuerto de Bruselas por delitos relacionados con la piratería, concretamente el secuestro de un barco con nacionalidad belga. Meses antes, en enero de 2010, “Afweyne” anuncio su retirada de la actividad en una ceremonia oficial en presencia de las autoridades en Adado, en Somalia Central. El grupo de Supervisión para Somalia cree que su hijo todavía sigue dedicándose al negocio.

<sup>347</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1853 (2008) del Consejo de Seguridad, p. 43. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2010/91> (Consultado el 23 de junio 2014).

<sup>348</sup> Respecto al nombre de pila de Boyah, hay controversias entre los informes del Grupo de Supervisión de la ONU. En el informe S/2008/769, p. 33, aparece como Farah Hirsi Kulan “Boyah” y en el informe S/2010/91 p. 46 aparece como Abshir Abdillahi “Boyah”, aunque se trata de la misma persona.

<sup>349</sup> CHALK, Peter. “Piracy in the Horn of Africa: A Growing Maritime Security Threat” en *CTC Sentinel*, Combating Terrorism Center at West Point, vol. 3, Issue 9, septiembre 2010, p. 11.

se reconciliaron y crearon en Eyl una base conjunta de operaciones. Aunque Boyah es uno de los principales organizadores y financiadores de las actividades piratas, existen otros grupos que actúan desde Bossaso, Aluula, Bayla, Haafun, Bargaal, Gara'ad y Qandala<sup>350</sup>.

Por otra parte, en el último informe realizado por el Grupo de Supervisión en el año 2010, se señala la aparición de otra red de piratas asentados en la zona de Sanaag oriental y que lanzaban sus operaciones desde el puerto de Laasqoray. Su líder, Fu'aad Warsame Seed, alias "Hanaano", aprendió las técnicas sobre la piratería en Eyl<sup>351</sup>, por lo que podríamos considerar a este grupo una escisión de los grupos de piratas de Puntlandia. Según el Grupo de Supervisión, Hanaano y algunos miembros de su grupo fueron detenidos en aguas yemeníes y encarcelados en Sana'a, aunque esta información no ha podido ser confirmada por Naciones Unidas. Lo que si se conoce es que algunos piratas de esta milicia habían pedido ayuda al General Abdullahi Ahmed Jama "Ilkajiir", Ministro del Interior de Puntlandia hasta el mes de febrero de 2014, a quien Hanaano ayudó en la financiación de su campaña política y que además, pertenecen al mismo subclan, el Warsengeli<sup>352</sup>.

Por otro lado, ningún autor u organismo consultado para la realización de esta investigación ha podido precisar el número exacto de grupos de piratas que existen en Somalia. Todos coinciden en la existencia de estas redes, sobre todo las ubicadas en Somalia Central y en Puntlandia que si bien siguen siendo parte de la escena de la piratería en Somalia no son las únicas, ya que como apunta el propio Chalk *"today, theses players now compete with a difuse mosaic of groups based in a number of coastal hamlets along the 1.900-mile Somali seaboard"*<sup>353</sup>. Por su parte, Hansen señala que muchos de estos nuevos grupos han sido escisiones de estas dos redes principales.

El Grupo de Supervisión de Somalia también hace referencia en sus informes al aumento de estos grupos de piratas que han extendido el alcance de sus actuaciones a otras zonas. En el caso de Somalia Central, se habrían lanzado operaciones desde zonas costeras situadas más al sur, aunque los puertos principales seguirían siendo Xarardheere y Hobyo

---

<sup>350</sup> FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando. *Op. cit.*

<sup>351</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. *Op. cit.*, p.45.

<sup>352</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>353</sup> CHALK, Peter. *Op.cit.*, p 12.

que es donde llevan a los barcos secuestrados<sup>354</sup> en espera del rescate. En el caso de los grupos de Puntlandia, el desplazamiento se habría producido desde Eyl, que en los inicios fue el centro de operaciones, hasta Gara'ad, situada más al sur, y Laasqoray, en la región de Sanaag oriental. Sin duda, una de las principales causas por la que se ha producido este desplazamiento es por la presencia de las fuerzas internacionales en la zona, además, en el caso de Eyl habría que sumar la “presión moderada” que a nivel interno están empezando a ejercer las autoridades locales<sup>355</sup>.

### **3.5. MODUS OPERANDI: SECUESTRO, NEGOCIACION Y PAGO DEL RESCATE.**

Como hemos visto hasta ahora, la mayor parte de los grupos piratas tienen en el secuestro su principal acción pirática, pues con el pago del rescate obtienen mayores beneficios.

En este sentido, las organizaciones piratas se guían más por los principios de la empresa privada que por los de la estrategia y planificación militares. Autores como Hansen reafirman esta idea y señalan que “*they have tended to function in a largely similar manner as Somali business cooperatives, using shareholder structures to please potential spoilers who may be in a position to disrupt their activities and otherwise obtain influence and reach*”<sup>356</sup>. Señores de la Guerra, que en muchas ocasiones son empresarios y políticos, son los encargados de financiar a estos grupos, aportándoles embarcaciones, combustible, armas, munición y equipos de comunicación. Además, cuentan con una red de contactos a su servicio en los puertos tanto somalíes como de los países vecinos que son los que informan sobre los barcos y sus cargamentos.

A esto hay que añadir la utilización con mayor asiduidad de “la nave nodriza” como base desde la que se lanzan los ataques, ya que suponen una mayor autonomía y capacidad de acción y reacción. Esta forma de operar, que se lleva practicando desde 2008, motivó un cambio en el objetivo propiamente dicho de los secuestros, pues no se secuestran barcos solo para pedir un rescate, sino para usarlos de nave nodriza o para camuflar los propios

---

<sup>354</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. *Op. cit.*

<sup>355</sup> Véase, HANSEN, Stig Jarle. “The Dynamics of Somali Piracy”. *Studies in Conflict & Terrorism*, Vol. 35, 2012, pp. 523-530. Disponible en:

<http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1057610X.2012.684650?scroll=top&needAccess=true>

(Consultado el 15 de mayo de 2011).

<sup>356</sup> *Ibíd.*, p.527.

ataques<sup>357</sup> y una vez utilizados se abandonan. Desde la base, que puede estar en una nave nodriza o en la costa, se lanzan los ataques que se realizan con lanchas motoras de fibra de vidrio equipadas con potentes motores fuera de borda. Cada una de ellas suele llevar entre cuatro y ocho piratas.

De acuerdo con el Grupo de Supervisión de Somalia, los piratas no cuentan con grandes y sofisticados arsenales armamentísticos pero sí necesitan un suministro constante de armas que obtienen a través de traficantes en Boosaaso, Galkayo y Mogadiscio<sup>358</sup>. En otras ocasiones son los piratas quienes portan sus propias armas por lo que reciben dinero extra a la hora de realizar el reparto del rescate<sup>359</sup>.

Los piratas que realizan los ataques van armados con fusiles de asaltos (Kalashnikov), lanzagranadas tipo RPG-7, granadas, pistolas, lanzacohetes, fusiles y ametralladoras. También cuentan con escaleras de aluminio para abordar los barcos. Respecto al uso por parte de los piratas de equipos tecnológicos sofisticados como teléfonos móviles, satélites, GPS o radares de visión nocturna, existen opiniones contrarias. Por un lado, existen argumentos que aseguran que sí se utilizan, tal y como indica el informe realizado por el Grupo de Supervisión de Somalia en el año 2008<sup>360</sup>. Otros autores como Chalk o Hansen aseguran que *“the technological resources available are limited. GPS systems and night vision goggles are used but not common. GPS and goggles are often ordered from local businessmen who travel to Dubai especially to buy them. Ship identification systems are very rarely used”*<sup>361</sup>. En esta investigación compartimos la opinión de Hansen y Chalk ya que hemos podido constatar que existen ejemplos de ataques que no se corresponden con una buena planificación, ni con la posesión de aparatos tecnológicos, como fue el caso del asalto al buque español *Patiño*, uno de los barcos de la operación

---

<sup>357</sup> En diciembre de 2010, el Vega 5, palangrero con bandera mozambiqueña pero capitaneado por un español y con parte de tripulación española fue secuestrado por piratas cuando faenaba por Mozambique y Madagascar, frente al puerto de Beira. El 12 de marzo de 2011, “el Vega 5 fue hundido a 600 millas náuticas de India en el Mar Árabe, mientras era utilizado como buque nodriza por los piratas para secuestrar otros barcos”. FERNÁNDEZ, M. (15 de mayo de 2011). Liberados los dos marineros secuestrados en Somalia. *El País*. Disponible en: [http://elpais.com/diario/2011/05/15/espana/1305410418\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2011/05/15/espana/1305410418_850215.html) (Consultado el 20 de mayo de 2011).

<sup>358</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. *Op. cit.*, p. 38.

<sup>359</sup> The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). *Pirate, Trails...* *Op. cit.*, p. 45

<sup>360</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2008/769. *Op. cit.*, p. 32.

<sup>361</sup> HANSEN, Stig Jarle. “Piracy in the Greater Gulf of Aden”. *Op. cit.*, p. 36.

Atalanta, que con la oscuridad de la noche fue confundido con un carguero<sup>362</sup>. Lo mismo ocurrió con otro barco de guerra francés, *La Somme*, que también de noche fue atacado por piratas somalíes cuando se dirigía a abastecer a dos fragatas de la operación Atalanta<sup>363</sup>.

Llegado el momento de realizar el ataque, dedican unas lanchas a la acción ofensiva mientras otra se encarga del apoyo logístico de ataque. Intimidan a la embarcación a la que van a asaltar con disparos. Cuando el barco se detiene, lo abordan con las escaleras telescópicas, lo reclaman en nombre de su milicia (que suele pertenecer a un clan y es quien ha financiado la operación) y reducen a la tripulación. Una vez hecho esto el barco asaltado es conducido a algún fondeadero-santuario o puerto de refugio donde su equipo en tierra firme lo guarda en espera del pago del rescate, que es la forma principal de liberar a los barcos apresados.

Según el informe 769/2008 de la ONU, se calcula que en el año 2008, fecha en la que comenzó la intervención militar en las aguas del océano Índico y del Golfo de Adén, habría entre 1.000 y 1.500 piratas, con unas 60 embarcaciones a su disposición. Sin embargo, a día de hoy es muy difícil establecer un número aproximado de piratas que operan en la zona, ya que resulta de gran importancia determinar quién es considerado pirata y quién no. Con esto nos referimos a que en un asalto a un barco no solo está implicada la milicia marítima que realiza el ataque o el financista que ha invertido en la operación, a veces los barcos secuestrados son llevados a territorio somalí y una vez allí otra milicia diferente se hace cargo de los rehenes. Otras personas se encargan de proporcionar provisiones tanto para los piratas que están a cargo de la custodia como para los propios rehenes: agua, comida e incluso *qat*. Es decir, habría que tipificar si todas las personas que se benefician de una u otra forma de un secuestro son considerados piratas:

*“When a ship is caught, the pirates call at the city. Everybody celebrates. When the ship comes at the port, a crew comes to secure it. Everything is written down, every food, drink, any kind of transaction. The final amount will be deducted from*

---

<sup>362</sup> GONZÁLEZ, M. (13 de enero de 2012). Los Piratas Atacan por Error un Buque de Guerra Español. *El País*. Disponible en: [http://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215_850215.html). (Consultado el 24 de junio de 2014).

<sup>363</sup> JIMÉNEZ BARCA, A. (7 de octubre de 2009). Un Barco de Guerra Francés, Atacado por Error por Piratas Somalíes. *El País*. Disponible en: [http://internacional.elpais.com/internacional/2009/10/07/actualidad/1254866414\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2009/10/07/actualidad/1254866414_850215.html) (Consultado el 24 de junio de 2014).

*the ransom at the end. The investor pays. Some people don't get involved in piracy but make a lot of money simply by selling stuff to pirates. They make their money and they leave*"<sup>364</sup>.

*"When questioned about how the piracy business model operates, pirates interviewed for the study advised the team that businessmen that operate on the coast make significant profits by supporting piracy operations by selling goods to the pirates. The cost of every commodity sold to the pirates-food, fuel, khat, alcohol, and so forth-has at least tripled.<sup>14</sup> All pirates accept the situation and realize this is the cost and social norm of doing business. Concerning transferring or changing money (U.S. dollars to Somali shillings), they were of the opinion that there were no real constraints*"<sup>365</sup>.

Para la negociación del pago del rescate se pone en marcha una compleja organización financiera compuesta por uno o varios patrocinadores que son los encargados de hacerse cargo de los gastos de la operación, un financista que es quien se encarga de abastecer y dar seguridad al barco mientras está secuestrado, los negociadores que suelen dominar varios idiomas, autoridades locales, altos funcionarios del gobierno, especialistas en blanqueo de capitales<sup>366</sup>, todo ello es al prueba de la corrupción que envuelve al país.

Según Bacas Fernández, coincidiendo con el grupo de expertos del World Bank, las negociaciones del rescate se suelen llevar a cabo a través de bufetes de abogados que están especializados en la gestión de pagos de rescate y que están localizados en países occidentales como el Reino Unido. Bacas Fernández añade además que estos bufetes son también los que se encargan de la defensa de los piratas en caso de tener que rendir cuentas ante un tribunal. Uno de estos bufetes es el de Stephen Askins en el Reino Unido, que aprovecha que la legislación británica no considera ilegales este tipo de pagos a no ser que se realicen a grupos terroristas. En el estudio realizado por los expertos del World Bank, los bufetes consultados han defendido su labor gestora y negociadora de los ataques, al afirmar que en casi todo momento las discusiones sobre el pago de los rescates están controladas por los propios armadores y que el bufete utiliza sus contactos dentro de agencias de inteligencia para cerciorarse de que el pago del rescate no se está haciendo

---

<sup>364</sup> The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). *Pirate Trails...* *Op. cit.*, p. 28.

<sup>365</sup> *Ibíd.*, p. 32.

<sup>366</sup> BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón. *Op. cit.*, p. 166.

a ningún grupo terrorista<sup>367</sup>. Pero al mismo tiempo añaden que ellos tienen un conocimiento limitado del destino del dinero y defienden su trabajo amparándose en el Right to Life principle under the U.K. Human Rights Act. Además el Banco mundial añade otro dato importante sobre la supuesta transparencia de este tipo de bufetes de abogados ya que algunas firmas sí que envían de vez en cuando algún informe sobre actividades sospechosas relacionadas con el Crimen Organizado, pero la mayoría no lo hace:

*“With respect to the possibility of legal challenge under the U.K. Proceeds of Crime Act, the law firms contended that the money involved in the payment of ransoms did not ultimately become proceeds of crime. While some of the law firms routinely submitted suspicious activity reports (SARs) to the Serious Organized Crime Agency, the majority did not, and were of the opinion that they had no obligation to do so”*<sup>368</sup>.

Sin duda, también los bancos se ven beneficiados de alguna manera con el negocio de la piratería a través de sus servicios prestados a las navieras.

Retomando el tema de las negociaciones, una vez alcanzado un acuerdo se realiza el pago de los rescates a través de complicadas redes internacionales que median en el pago, o a través de pagos realizados en mano por mensajeros no identificados de barco a barco en los que se intercambia dinero por rehenes, siendo esta una de las fórmulas más comunes<sup>369</sup>.

Otra forma de pago de rescate sería lanzando desde un helicóptero o avión el dinero a la cubierta del barco. Esta fue la fórmula que según recogieron algunos medios de comunicación españoles, como el Faro de Vigo, se utilizó para el pago del rescate del *Alakrana*. Al igual que el del buque belga *Pompei*<sup>370</sup> en junio de 2009, o el de los dos marineros españoles que iban a bordo del Vega 5, aunque también existen informaciones que lo niegan por lo que la falta de fiabilidad de las informaciones nos impiden precisar en qué momentos se utilizó o utiliza este método.

---

<sup>367</sup> The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). *Pirate Trails... Op. cit.*, p. 40

<sup>368</sup> *Ibíd.*.

<sup>369</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2008/769. *Op. cit.*

<sup>370</sup> Liberado un buque belga secuestrado por piratas en abril. (28 de junio de 2009). *El País*. Disponible en: [http://internacional.elpais.com/internacional/2009/06/28/actualidad/1246140008\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2009/06/28/actualidad/1246140008_850215.html) (Consultada el 17 de mayo de 2011).



Una vez que se ha cobrado el rescate, la fase siguiente es el reparto del dinero que se realiza siguiendo unas normas más o menos habituales en las que cada uno de los intervinientes en el asalto recibe su parte. El Grupo de Supervisión para Somalia asegura que existen diferentes versiones sobre cómo se realizan estos pagos, pero que suele distribuirse de la siguiente manera<sup>371</sup>:

- **Milicia marítima** recibe un 30% que se distribuye en partes iguales entre todos los miembros, aunque el primer pirata en abordar la nave recibe una porción doble o un vehículo. Los piratas que luchan contra otros piratas deben pagar una multa. Las familias de los piratas que hayan muerto durante la operación reciben una indemnización.
- **Milicia terrestre** recibe un 10%
- **Comunidad local** recibe un 10% que se reparte entre ancianos, funcionarios locales y asociados a los piratas.
- **Financista** se llevan un 20%. Estos suelen compartir sus ganancias con otros financistas y aliados políticos.
- **Patrocinador** recibe un 30%

En este esquema del Grupo de Supervisión no aparece reflejada la figura del negociador o interprete aunque sí que se hable de ella en el informe. A este respecto, el informe del Banco mundial revela que los negociadores son también los tasadores del barco, por tanto juegan un papel muy importante ya que son los que en parte fijan la cantidad inicial que se pedirá en el rescate y podría estimarse que cobrarían entre diez mil y veinte mil dólares<sup>372</sup>.

El hecho de que el dinero de los rescates se reparta de esta manera y sean muchos los que se beneficien en mayor o menor medida de esta actividad, nos lleva a determinar que la piratería es concebida como un negocio y que algunos de los que participan en alguna fase del proceso obtienen unos beneficios más que considerables, como los patrocinadores, mientras que a otros les proporciona un modo de vida mejor pagado que la pesca o la ganadería.

---

<sup>371</sup> ONU, Consejo de Seguridad 2008/769. *Op. cit.*, p. 32.

<sup>372</sup> The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). *Pirate Trails... Op. cit.*, p. 45.



Por otro lado, y en relación con el tema del pago de los secuestros y las suposiciones sobre su reparto, una cosa sí que es cierta y es que a pesar de que los Gobiernos de los países o sus portavoces afirmen que no se pagan los rescates, según Escobar:

*“...los rescates se están pagando...los rescates se están pagando fuera de Somalia, a veces se deja caer y se reparte..., no es lo habitual en el pago de rescates en Somalia. Se están pagando fuera y en cualquier caso aunque se paguen en el barco o en territorio somalí, el dinero está saliendo fuera, no se está utilizando ni siquiera para la reinversión en el territorio”<sup>373</sup>.*

Estas palabras cobran aún más sentido si consideramos las condiciones en las que se encuentra Somalia, y nos reafirman en la idea de que la piratería es concebida como negocio. El dinero de los rescates se blanquea y se guarda en paraísos fiscales, que esto es así porque el dinero no se mueve en Somalia no se reinvierte en negocios que podrían mover la economía con lo que no estaríamos hablando de uno de los países más pobres de África. Esta idea también vendría a desmentir la imagen que en algunos medios de comunicación se está dando de la piratería y de sus consecuencias. Medios como *BBC Mundo.Com* han realizado reportajes en los que se afirma que Eyl ha prosperado gracias a la piratería, que se han abierto restaurantes especializados en preparar comida para las tripulaciones retenidas, que los piratas se compran casas y coches de lujo y que las mujeres desean casarse con piratas a los que esperan en el puerto cuando vuelven de una de sus acciones<sup>374</sup>. Es evidente que estos relatos no ayudan a desmitificar las acciones piráticas que no dejan de ser acciones delictivas. En este sentido, Middleton, investigador de Chatham House, especializado en el cuerno de África, afirma:

*“Searching for satellite images of the pirate village of Eyl in Somalia, you are confronted not with palaces and piles of arms but a few crumbling houses and rows of battered boats along the beach. Even here, where pirate millions first reach Somalia, desperate poverty is everywhere and insecurity is the norm”<sup>375</sup>.*

---

<sup>373</sup> ESCOBAR, Concepción. *Op. cit.*

<sup>374</sup> La vida en un pueblo pirata. (18 de noviembre de 2008). *Noticias BBC*. Disponible en: <http://noticiasp.e.terra.com.pe/noticias/bbc/interna/0,,OI3335808-EI10780,00.html> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

<sup>375</sup> Véanse los siguientes autores: MIDDLETON, R. (15 de abril de 2009). Piracy Symptom of Bigger Problem. *BBC News*. Disponible en: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8001183.stm> (Consultado el 17 de mayo de 2011) y GRISHOLM, E. (20 de abril de 2009). The Truth about the Somali Pirates. *The*

Esta idea que defienden Eliza Grisholm y Roger Middleton cobra aún más importancia si tenemos en cuenta los datos indicados anteriormente aportados por el informe de la ONU en el que hemos visto claramente como un alto porcentaje del botín va a parar a muy pocas manos y un porcentaje bastante más pequeño es lo que se reparte entre un número mayor de personas.

Retomando al tema del pago de los rescates y su negación por parte de los Gobiernos y las empresas navieras, en mayo de 2011, los medios de comunicación españoles se hicieron eco de la sentencia que la Audiencia Nacional de España había impuesto a dos de los piratas que secuestraron el *Alakrana* y que tras ser capturados fueron traídos a España. En la misma, la Audiencia Nacional admitía que no había sido la empresa armadora, sino organismos públicos vinculados al Gobierno Español quienes habían satisfecho la cantidad requerida para la liberación de los tripulantes y el propio pesquero<sup>376</sup>, información que aún sigue siendo desmentida por el Gobierno Español. Esta información refuerza el discurso de Escobar Hernández sobre el pago de los rescates y el hecho de que sí que se pagan los rescates, bien por los gobiernos o por las navieras, aunque se desmienta por motivos legales y de seguridad. Resulta evidente que si el principal objetivo de los piratas es el beneficio, de no obtenerlo con sus acciones, dejarían de cometarlas.

Llegados a este punto no sólo hemos descrito y analizado la realidad de Somalia y el fenómeno de la piratería que se ejerce en esa zona, sino que también hemos podido observar la incursión de la piratería en la vida tanto política como pública de Somalia. En el caso de Somalia, la situación de Estado fallido ha dificultado que desde el interior puedan ponerse en marcha medidas contra la piratería. Es por ello, que la mayor parte de los países que sufren estas acciones han apostado por la cooperación internacional. Sin embargo, cabe preguntarse si esta cooperación es realmente efectiva; si se están consiguiendo los resultados esperados; si sería necesario ampliar las medidas antipiratería a diferentes ámbitos y no solo al de la seguridad.

En definitiva, resulta, pues, necesario analizar cuáles han sido las acciones implementadas contra la piratería en esta región para hallar las respuestas a las preguntas planteadas.

---

*Atlantic*. Disponible en: <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2009/04/the-truth-about-the-somali-pirates/7418/> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

<sup>376</sup> Condenados a 439 años los piratas somalís del *Alakrana*, cuyo rescate pagó el gobierno. (3 de mayo de 2011). *Telemadrid.es*. Disponible en: <http://www.telemadrid.es/?q=noticias/nacional/noticia/condenados-439-anos-los-dos-piratas-somalis-por-el-secuestro-del-alakrana> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

### 3.6. INTERVENCIÓN INTERNACIONAL CONTRA LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.

Llegados a este punto, vamos a pasar a analizar las diferentes actividades que la Comunidad Internacional está desarrollando en la zona para combatir el fenómeno pirático. La ONU, la OTAN, la Unión Europea y algunas potencias internacionales con intereses en las aguas del Índico están llevando a cabo acciones conjuntas para intentar acabar con esta actividad que supone un problema y grandes pérdidas para Estados y empresas. Tras seis años de intervención internacional en las aguas del Índico los ataques piratas han experimentado un drástico descenso, sin embargo, expertos en la región, como Donna Leigh Hopkins consideran que todavía queda mucho por hacer<sup>377</sup>.

En este apartado vamos a analizar algunas de las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas respecto a la lucha contra la piratería en aguas somalíes. Después estudiaremos las acciones que las fuerzas de la OTAN están desarrollando en la zona, continuaremos con un acercamiento más profundo a las misiones que está llevando a cabo la Unión Europea: EU-NAVFOR, más conocida como *Operación Atalanta*, EUTM Somalia y EUCAP Nestor, y concluiremos con una aproximación a la presencia en la zona de la Coalición liderada por Estados Unidos y a las actividades que también desarrollan al respecto otros países de forma independiente. Además, analizaremos el informe que el ex ministro francés y Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia, Jack Lang, realizó en el año 2011 y veremos si se han seguido sus indicaciones o si aún quedan cuestiones que implementar. También estudiaremos las medidas anti piratería que se están realizando a nivel regional prestando especial atención al Código de Conducta de Djibouti, que como veremos más adelante ha servido de modelo para los acuerdos de Kampala dirigidos a la lucha contra la piratería en el Golfo de Guinea. Este análisis nos permitirá establecer cómo se está abordando la lucha contra la piratería en esta zona y los efectos que están teniendo todas estas acciones internacionales, regionales y locales.

---

<sup>377</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins, Coordinadora del Counter Piracy and Maritime Security Office of Plans and Initiatives, Bureau of Political-Military Affairs (PM/PI/CPMS) del Departamento de Estado de Estados Unidos. *Op. cit.*

### 3.6.1. La aplicación de las leyes internacionales en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África.

Antes de comenzar, hay que señalar que aunque las leyes antipiratería son las mismas para todo el mundo y para todos los casos, la Comunidad Internacional ha hecho hincapié en que las medidas tomadas en esta zona son una excepción no una norma, es decir, el hecho de que la piratería en las proximidades de Somalia sea considerada como una amenaza para la paz y la estabilidad mundial no significa que todas lo sean, porque la piratería en el Cuerno de África tiene unas características peculiares derivadas de la condición de “estado fallido” que presenta Somalia, por lo que las resoluciones por parte de la ONU y las medidas que se aplican al respecto sólo pueden aplicarse en este caso y no como norma para combatir la piratería en otras zonas. Más adelante, a la hora de hacer nuestra comparación respecto a las tres zonas ampliaremos esta cuestión.

Tal y como hemos visto en el primer capítulo de esta tesis, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar contempla el tema de la piratería en sus artículos 100-107 y en el 110. En el caso concreto de Somalia vamos a ver cómo van a ser estas mismas leyes las que provoquen una serie de trabas a la hora de hacer frente a la lucha contra la piratería en esta zona porque ni el GFT en su momento, ni ahora el actual gobierno de Somalia, que es el país más afectado y el que debería poner los medios contra la piratería dentro de su territorio, carece de autoridad. Por tanto, de nada sirve la lucha contra la piratería en alta mar si la persecución no puede extenderse dentro de las doce millas de las aguas territoriales. De este modo, el artículo 100 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar obliga a los estados a una cooperación en la lucha contra la piratería<sup>378</sup>:

*“Artículo 100*

*Deber de cooperar en la represión de la piratería*

*Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”.*

Es decir, bajo esta ley, los Estados estarían obligados a poner medios en la lucha contra la piratería en el mar, ya que la protección de las aguas territoriales es una labor propia

---

<sup>378</sup> Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Op. cit.*

de cada Estado. Resulta importante señalar esto porque supondrá un cambio a la hora de combatir la piratería en el Cuerno de África. Nos encontramos en este artículo la primera traba para poder llevar a cabo una lucha contra la piratería efectiva en este territorio, de nada sirve proteger las aguas internacionales si las aguas territoriales no tienen control alguno por las autoridades locales. Siguiendo esta línea de razonamiento nos encontramos con el artículo 105<sup>379</sup> de la Convención que hace referencia al apresamiento de las embarcaciones dedicadas a la piratería:

*“Apresamiento de un buque o aeronave pirata*

*Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturados como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe”.*

Esto supone también otro obstáculo en sí, porque muchos de los Estados que operan en las aguas del Índico no contemplaban hasta hace muy poco en sus códigos penales el delito de piratería por ser un tema que les quedaba lejano o creían erradicado. Esto supone que una vez que los piratas son apresados en alta mar, tienen que ser juzgados en el país cuyo personal ha realizado la detención, si estos países no contemplan el delito de piratería, los piratas serán juzgados de acuerdo a otros delitos que sí contemple la ley como la posesión de armas o la pertenencia a una banda organizada pero no por el acto de piratería en sí. Un ejemplo de esto lo encontramos en España con el apresamiento de dos de los piratas somalíes que participaron en el secuestro del *Alakrana* que fueron condenados a 439 años de cárcel acusados de asociación ilícita, detención ilegal, robo con violencia y delitos contra la integridad moral. Fueron absueltos de los delitos de terrorismo, integración en banda armada, lesiones y torturas, de los que habían sido acusados por la acusación particular<sup>380</sup>. Fernando Ibáñez Gómez señala que en el caso de

---

<sup>379</sup> Ibíd.

<sup>380</sup> La Audiencia Nacional condena a 439 años de cárcel a los piratas del ‘Alakrana’. (3 de mayo de 2011). *El País*. Disponible en: [http://elpais.com/elpais/2011/05/03/actualidad/1304410645\\_850215.html](http://elpais.com/elpais/2011/05/03/actualidad/1304410645_850215.html) (Consultado el 17 de mayo de 2011)

España “*el delito de piratería ha sido peculiar*” ya que la piratería se castigaba en el Código Penal de 1944 en los artículos 138 y 139 y también en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955.

En 1992, se aprueba la reforma del Código Penal en la que desaparece el delito de piratería marítima ya que se consideraba anacrónico, aunque se mantienen el de piratería aérea<sup>381</sup>. A partir del caso del *Alakrana* se quiso subsanar este vacío en la legislación y se volvió a insertar el delito de piratería en el Código Penal a través de la Ley Orgánica 5/2010, del 22 de Junio, en cuyo capítulo V se recoge este delito. Esta supresión ha tenido sus consecuencias, pues al no tener contemplado ese delito, los dos presuntos piratas apresados tuvieron que ser juzgados por otros delitos o actos conexos al secuestro de españoles en barco español<sup>382</sup>.

Esto mismo sucedía también en otros países como Francia, que ante situaciones parecidas han tenido que modificar sus textos legales para incorporar el delito de piratería.

Otra de las limitaciones jurídicas a las que se han enfrentado las potencias que operan en las aguas del Índico la encontramos en la propia definición del fenómeno piratería que recoge la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Como hemos destacado en el primer capítulo de este trabajo, la Convención define la piratería en su artículo 101<sup>383</sup> como:

- a) *“Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
  - i) *Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
  - ii) *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*
- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*

---

<sup>381</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando. “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”. *Revista CIDOB d’afers internacionals*, nº 99, Septiembre 2012, pp. 159-177.

<sup>382</sup> ESCOBAR, Concepción. *Op. cit.*

<sup>383</sup> NACIONES UNIDAS. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Op. cit.*

- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente*”.

Esta definición por sí sola no contempla en toda su amplitud lo que ocurre en Somalia porque no considera piratería la acción contra barcos dentro de aguas territoriales, es decir, esta definición no acuña la expresión “robo a mano armada contra una embarcación”, lo que limita la acción en la lucha contra la piratería. Por esta razón, la ONU ha tenido que aprobar resoluciones respecto a la piratería en Somalia, basándose también en la terminología empleada por la OMI que sí contempla este fenómeno y lo define como:

1. *”Cualquier acto ilegal de violencia o detención o cualquier acto de depredación o amenaza ya mencionados, diferente a un acto de piratería, cometido para fines privados y dirigido contra una embarcación o personas o propiedad a bordo de un barco, dentro de las aguas internas de un estado, aguas archipelágicas o mar territorial”.*

2. *“Cualquier acto de incitación o facilitación intencionada a un acto descrito anteriormente”<sup>384</sup>.*

Por tanto, tal y como señala Schaller:

*“This term must be understood to include certain acts of violence similar to piracy which do not fall under the UNCLOS definition. By referring to both terms the Security Council resolutions apply to all acts connected with piracy, even when the attack is not launched by a pirate vessel against another ship but by persons who are already on board that ship”<sup>385</sup>.*

Así pues, las resoluciones de la ONU referentes al tema de Somalia que veremos en el siguiente epígrafe se realizan basándose en la concepción más amplia del término de piratería. A partir del año 2011, las resoluciones de la ONU incorporaron dos medidas muy importantes para que la persecución de los piratas no terminara una vez que éstos han alcanzado el mar territorial:

---

<sup>384</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery against Ship”. 1January-31December 2010.

<sup>385</sup> SCHALLER, Christian. Combating Acts of Piracy under International Law en *Piracy and Maritime Security... Op. cit.*, p. 59.



1. La autorización a los Estados que actúan en la zona a aplicar el régimen de piratería tal y como se contempla en la Carta de la ONU a los actos de asalto y robo a mano armada que se produzcan también en aguas territoriales somalíes<sup>386</sup>.
2. Proponer y autorizar a cualquier Estado o a cualquier grupo de Estados a que pongan en marcha operaciones que permitan el efectivo cumplimiento de lo señalado en el guion anterior en esas aguas.

En el primer punto se incluye la aplicación del concepto de piratería en su sentido más amplio y un control que va más allá de las aguas internacionales, es decir, lo que no hacen las autoridades somalíes (proteger sus aguas) que lo hagan otros Estados presentes en el territorio. Mientras que en el segundo, se realiza un llamamiento a los estados y se les habilita para que lleven a cabo operaciones en esas aguas.

Estas dos medidas son muy importantes y permiten una ampliación en la capacidad de actuación de las fuerzas internacionales pero no contemplan un elemento esencial que es el del ejercicio de la jurisdicción. En este punto, el Consejo de Seguridad no contempla nada concreto, tan solo aconseja a los Estados a cooperar y decidir en caso de controversia qué jurisdicción va a operar. En el artículo 12 del mandato de la Operación Atalanta (208/851/PESC) se precisa que las personas capturadas en un acto de piratería o robo a mano armada y los bienes empleados para cometer dicho acto pueden<sup>387</sup>:

1. Ser entregados a las autoridades de Estado del pabellón que enarbole el buque que ha realizado la detención.
2. En caso de que ese Estado no pueda o no quiera hacerlo puede entregárselo a otro que sí quiera encargarse del asunto pero debe tratarse de un Estado que participe en la operación, aunque no pertenezca a la Unión Europea.

Teniendo en cuenta estos dos puntos, resultan evidente los problemas que surgen al respecto. Los países que participan en las operaciones tienen legislaciones muy diferentes, hay países como Grecia que tiene incorporado el delito de piratería en su

---

<sup>386</sup> Según indica la Catedrática de Derecho Internacional Público Concepción Escobar, aquí al hablar de aguas territoriales somalíes se refieren a las 200 millas porque Somalia, al igual que otros países africanos, no tiene reconocida zona económica exclusiva pero declaran que hasta las 200 millas serían aguas territoriales.

<sup>387</sup> REGUEIRO DUBRA, Raquel. *El uso de la fuerza en el mar y la operación Atalanta de la Unión Europea* en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis Somalí, piratería... Op. cit.*, p. 146.



código penal y mantiene que los piratas sólo pueden ser enjuiciados sobre la base del principio de jurisdicción universal, es decir, quien los captura los juzga y cumplen condena en el país juzgador. Otros países, como el Reino Unido, no tienen ninguna objeción en capturarlos y enjuiciarlos pero no admite que cumplan condena en su territorio. En el caso de Francia y España, hasta el año 2010 en el que se produjeron las reformas en sus códigos penales no contemplaban el delito de piratería, por tanto, se detenían presuntos piratas y no podían establecer la jurisdicción porque no contemplaban el delito, además, surgieron otros problemas pues la legislación procesal española es muy garantista y surgen problemas sobre cuando se les pone a disposición judicial: si cuando están a bordo del barco, o cuando se les entrega, etc. Además, sería muy costoso trasladar a esos piratas a territorio nacional tanto en el caso de Francia como de España<sup>388</sup> y en el caso de que cumplieran condena en un país europeo podrían pedir la ciudadanía al terminar de cumplir condena<sup>389</sup>.

Todas estas salvedades e imposibilidades de extradición al continente europeo han provocado que se llegue a acuerdos de entrega con terceros países de la zona: Kenia, Seychelles, Islas Mauricio, Tanzania y Maldivas<sup>390</sup>. Estos acuerdos pretenden que cuando un barco de Atalanta detenga a presuntos piratas, si el Estado de bandera del buque considera que no los va a poder llevar a su territorio lo pone en conocimiento de los mandos de la operación que pide a Kenia o a Seychelles o a cualquiera de los países de la región que han firmado el acuerdo de cooperación que se hagan cargo de su detención formal, su enjuiciamiento y el cumplimiento de condena. Esta medida ha generado a su vez dos tipos de problemas:

**- Problemas de legitimación democrática:** en los acuerdos que se han firmado tanto con Kenia como con Seychelles se ha tenido que incluir un código de derechos fundamentales porque la Unión Europea entiende que la entrega de los presos tienen que hacerse con totales garantías de que se van a cumplir los derechos de los reos. Otro aspecto que presentan estos acuerdos es el de indicar qué tipo de penas se pueden imponer, excluyéndose la pena de muerte.

---

<sup>388</sup> ESCOBAR HERNÁNDEZ, Concepción. *Op. cit.*

<sup>389</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins. *Op. cit.*

<sup>390</sup> El acuerdo con Kenia para la entrega de piratas lo suscribió la Unión Europea el 6 de marzo de 2009. En el caso de España, el Senado no aprobó este acuerdo hasta el 18 de marzo de 2009 aunque ya se venía aplicando desde su firma inicial. En el caso de las islas Seychelles, el acuerdo también se realizó en el año 2009 pero España no lo firmó hasta septiembre del año 2010.

**-Problemas prácticos:** desde la firma de los acuerdos el número de entregas ha aumentado considerablemente, lo que conlleva que los procesos sean lentos, haya hacinamiento en las cárceles o lo que es aún más llamativo que se les ponga en libertad sin ser juzgados. En el año 2011, Jack Lang señalaba en su informe que sólo uno de cada diez piratas es enjuiciado, *“desde mediados de agosto hasta mediados de diciembre de 2010, el comando de fuerzas de Atalanta capturó cincuenta y un piratas que han sido puestos en libertad”*<sup>391</sup>. Por tanto, de nada sirven las persecuciones de las fuerzas internacionales si hay que ponerlos en libertad en el mismo momento en que se les ha detenido. Además, hay que señalar que tras estos acuerdos hay también una compensación económica hacia esos países, pero no la consideran suficiente para cubrir los gastos que supone hacerse cargo de los piratas de ahí que cada estén poniendo más inconvenientes a la hora de cumplir los acuerdos firmados.

A pesar de todo, como veremos más adelante, en los últimos dos años se han ido solucionando alguno de estos problemas, especialmente gracias a las operaciones internacionales que han tenido lugar en territorio somalí.

Todos estos inconvenientes son fundamentales para entender por qué hasta el año 2012 la lucha contra la piratería no fue realmente efectiva. Además, este era uno de los motivos por el que la popularidad de la piratería fue en aumento desde 2008, los beneficios de la actividad eran muy grandes y los riesgos muy pequeños, pues la probabilidad de ser juzgado si se era detenido resultaba escasa.

De esta ineficacia también se derivaba el aumento de los ataques y su propagación a otras zonas cada vez más remotas lo que hacía todavía más costosa la persecución de este tipo de actividades.

Además, esta ineficacia es también la que alimenta las críticas de diversos autores que sostienen que la lucha contra la piratería en la zona responde más a intereses económicos que a una verdadera voluntad de erradicar el problema. Evidentemente no coincidimos con estas opiniones ya que aunque no se pueda negar que la lucha contra la piratería

---

<sup>391</sup> LANG, Jack. Informe del Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia. Anexo a la carta del 24 de enero de 2011 de la Secretaría General al Presidente del Consejo de Seguridad (S/2011/30). Disponible en: [http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/10/Lang\\_report\\_S-2011-301.pdf](http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/10/Lang_report_S-2011-301.pdf) (Consultado el 02/06/2011).

responde a intereses económicos, no tendría sentido que tanto la Unión Europea, como la OTAN o los países que operan en la zona estuvieran invirtiendo recursos tanto económicos como logísticos en la erradicación de la piratería si no quisieran realmente terminar con el problema. Por otro lado, en los últimos años se han llevado a cabo algunas de las reformas que el Sr. Jack Lang incluyó en el informe que redactó en Enero de 2011 en el que proponía hacer frente al problema desde todos los puntos posibles: marinos, terrestres, judiciales, jurisdiccionales y económicos y como se verá en los siguientes epígrafes poco a poco se está consiguiendo ya que cómo afirmaba Hopkins: “*piracy is easy to prosecute but it is expensive and difficult to judge and jail*”<sup>392</sup>.

### **3.6.2. Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre piratería en Somalia.**

Como ya hemos dicho a lo largo de estas páginas, aunque los autores consultados sitúan el auge de la piratería moderna en el Cuerno de África en los años 90 no ha sido hasta más o menos la segunda mitad de la primera década del nuevo milenio cuando la Comunidad Internacional ha empezado a considerar la piratería en esta región del planeta como una amenaza. Fue en el año 2008, cuando Naciones Unidas decidió que había llegado el momento de que la Comunidad Internacional actuara. Tal y como sostiene Bacas Fernández, las implicaciones de la piratería en las costas somalíes van mas allá de la amenaza a la seguridad marítima, no solo viola el principio de la libertad de los mares, sino que supone una amenaza para el comercio mundial debido al encarecimiento de los productos transportados por el aumento de las pólizas de los seguros o del uso de rutas alternativas como el Cabo de Buena Esperanza que al ser más larga encarece el viaje entre veinte mil y treinta mil euros al día. Además, supone un inconveniente para los propios somalíes ya que dificulta la llegada de los buques del Programa Mundial de Alimentos al ser también víctimas de asalto. Por otro lado, la piratería dificulta aún más la solución al problema de Somalia, financiando a los señores de la guerra, abasteciendo de armas a las milicias (lo que supone una violación al embargo de armas de Somalia impuesto en 1992) y promoviendo la corrupción de las administraciones políticas<sup>393</sup>.

---

<sup>392</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins. *Op. cit.*

<sup>393</sup> BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón. *Op. cit.*, pp. 163-164.

Ante esta situación, la Comunidad Internacional no podía permanecer impasible, mucho menos cuando la piratería estaba amenazando a su propia economía.

La primera resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas condenando la piratería en el Cuerno de África tiene lugar en mayo de 2008. Se trata de la Resolución 1814 en la que amparándose en el Capítulo VII de la Carta de la ONU, exhorta a los Estados y organizaciones regionales a que tomen medidas para proteger las naves que transporten suministros y ayuda humanitaria a Somalia:

*“Reitera su apoyo a la contribución que han hecho algunos Estados para proteger los convoyes marítimos del Programa Mundial de Alimentos, exhorta a los Estados y a las organizaciones regionales a que, en estrecha coordinación entre ellas y avisando previamente al Secretario General, y a petición del Gobierno Federal de Transición, tomen medidas a fin de proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia y para las actividades autorizadas por las Naciones Unidas”<sup>394</sup>.*

Hay que destacar el hecho de que esta resolución se ampare bajo el capítulo VII de la Carta de la ONU lo que permite hacernos una idea de la gravedad que el asunto adquiere pues, se descarta la resolución del problema a través de métodos pacíficos, yendo mucho más lejos pues con esta resolución se reconoce de manera pública que la piratería en Somalia supone un acto que amenaza la paz mundial, así como un acto de agresión hacia los barcos extranjeros que operan en la zona. Además, de esta manera se autoriza a los estados afectados a luchar contra la piratería, ampliando su ámbito de actuación, es decir, ya no quedaría solo reducido a las aguas territoriales, sino que pueden perseguir a los piratas dentro del territorio somalí. Este aspecto no sería del todo necesario puesto que el GFT sí permite la incursión en su territorio en estos casos, lo que a su vez supone una cierta voluntad por parte del gobierno somalí de querer hacer frente al problema, aunque dada su falta de autoridad dentro de su propio territorio es poco efectivo.

Pero no será hasta el 2 de junio de 2008 cuando el Consejo de Seguridad adopte una nueva Resolución en la que se contempla la piratería y el robo a mano armada. Se trata de la

---

<sup>394</sup> ONU, Resolución 1814 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en su 5893ª sesión celebrada el 15 de mayo de 2008. Disponible en: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=483291f5> 2 (Consultada el 20 de mayo de 2011)

Resolución 1816, también amparada en el Capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas, con ella se da un paso más en el marco de las resoluciones, al analizar la situación general en Somalia con una resolución exclusivamente dedicada a la cuestión de la piratería. En ella, *“insta a los Estados cuyos buques de guerra y aeronaves militares operen en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia a que permanezcan atentos a los actos de piratería y robo a mano armada y, en este contexto, alienta, en particular, a los Estados interesados en el uso de las rutas comerciales marítimas situadas frente a la costa de Somalia a que aumenten y coordinen sus esfuerzos por desalentar los actos de piratería y robo a mano armada en el mar en cooperación con el GFT*<sup>395</sup>”.

Además, siguiendo las apreciaciones de Raquel Regueiro, en la Resolución 1816, la ONU considera que lo que supone una amenaza para la paz y estabilidad mundial es la situación en la región, no la piratería en sí, pero que al considerarse la piratería resultado y agravante de esa situación es por lo que hay que luchar contra ella. Así lo señala la Resolución:

*“Habiendo determinado que los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques en las aguas territoriales de Somalia y en alta mar frente a la costa de Somalia agravan la situación de Somalia, que sigue constituyendo una amenaza para la paz y la seguridad internacionales en la región”*<sup>396</sup>.

Por su parte, la Resolución 1838 *“exhorta a los Estados a desplegar buques de guerra y aeronaves militares para, de acuerdo con la legalidad internacional, emplear todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería”*<sup>397</sup>.

La Resolución 1851 da un paso más, pues no solo establece medidas de coordinación y acciones que permitan incrementar las actividades que los Estados y organizaciones regionales lleven a cabo contra la piratería de manera conjunta con el GFT para asegurar los Transportes del Programa Mundial de Alimentos y el tráfico marítimo internacional, sino que la actuación se expande también a la zona terrestre:

---

<sup>395</sup> ONU, Resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902ª sesión celebrada el 2 de junio de 2008, p. 2. Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton2.pdf> (Consultada el 20 de mayo de 2011).

<sup>396</sup> *Ibíd.*, p. 2.

<sup>397</sup> ONU, Resolución 1838(2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5987ª sesión celebrada el 7 de octubre de 2008. Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton3.pdf> (Consultado el 20 de mayo de 2011).

*“En respuesta a la carta del Gobierno Federal de Transición de fecha 9 de diciembre de 2008, alienta a los Estados Miembros a seguir cooperando con ese Gobierno en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, señala la función primordial que cumple el Gobierno Federal de Transición en la erradicación de la piratería y el robo a mano armada en el mar, y decide que, por un período de 12 meses contado a partir de la fecha en que se aprobó la resolución 1846, los Estados y las organizaciones regionales que cooperan en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia y respecto de los cuales el Gobierno Federal de Transición haya notificado previamente al Secretario General podrán adoptar todas las medidas necesarias que sean apropiadas en Somalia, con el propósito de reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, en respuesta a la solicitud del Gobierno Federal de Transición, siempre y cuando toda medida que adopten en virtud de este párrafo sea compatible con el derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos aplicables<sup>398</sup>”.*

A este respecto la ONU ha ido aprobando diferentes resoluciones en las que mostraba su preocupación por la seguridad en la zona e iba haciendo hincapié en la colaboración entre fuerzas internacionales y el GFT. Desde septiembre de 2012 Somalia cuenta con un nuevo gobierno electo por tanto es este actual gobierno con el que colaboran las fuerzas internacionales a la hora de luchar contra la piratería frente a las costas de Somalia y también dentro del territorio somalí. En abril de 2011 Naciones Unidas aprobaba la Resolución 1976 (2011), en ella, se mostraba una gran preocupación por la creciente amenaza a nivel internacional que los actos de piratería en la zona suponían no solo para Somalia, sino para otros Estados. Además, hacía especial hincapié en el enjuiciamiento de piratas y en el cumplimiento de la pena que les fuera impuesta y se reconocía que una acción en el interior del país ayudaría a la erradicación de los actos de piratería:

*“Destacando la necesidad de aumentar las posibilidades que Somalia tiene de lograr un crecimiento económico sostenible como medio para combatir las causas subyacentes de la piratería, incluida la pobreza, contribuyendo así a la*

---

<sup>398</sup> ONU, Resolución 1851(2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6046ª sesión celebrada el 16 de diciembre de 2008. Disponible en: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opensslpdf.pdf?reldoc=y&docid=495204832> (Consultada el 20 de mayo de 2011).

*erradicación duradera de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia y de las actividades ilícitas conexas”*

*“la importancia de intensificar la labor que se está realizando para tratar de resolver los problemas causados por la limitada capacidad de los sistemas judiciales de Somalia y otros Estados de la región para enjuiciar efectivamente a los presuntos piratas.”<sup>399</sup>*

Estas resoluciones aprobadas por Naciones Unidas apuntan aspectos importantes en la lucha internacional contra la piratería en Somalia, además cada nueva resolución incrementa la intervención de fuerzas exteriores en el territorio somalí y el mantenimiento de la ayuda de todo tipo a las autoridades del país para que puedan hacer frente a la piratería.

Considerando todas las resoluciones que Naciones Unidas ha ido aprobando con respecto a la piratería en Somalia, podemos hacernos una idea de la alarma internacional que ha generado la piratería en la zona del Cuerno de África. Desde el año 2008, que es cuando se comienza a tomar este fenómeno más en serio hasta 2016, el número de ataques piratas en Somalia ha descendido considerablemente pero la piratería aún sigue considerándose una actividad peligrosa y una amenaza tanto a nivel internacional como para el desarrollo del país. En el año 2008, el IMB registró noventa y dos ataques piratas en el Golfo de Adén y diecinueve frente a las costas somalíes. En 2009 sólo frente a las Costas Somalíes se registraron ochenta casos y ciento diecisiete en el Golfo de Adén. A partir del año 2010 se produjo un considerable descenso en el número de ataques registrados en el Golfo de Adén con cincuenta y tres casos en 2010, treinta y siete en 2011 trece en 2012, seis en 2013, cuatro en 2014, ninguno en 2015 y uno en 2016. En cambio en Somalia, la disminución en el número de ataques se empezó a producir a partir de 2012 ya que en 2010 se produjo un considerable incremento respecto al 2009 registrándose ciento treinta y nueve ataques que pasaron a ser ciento sesenta en 2011 y que en 2012 experimentaron una bajada notable quedando reducidos a cuarenta y nueve, siete en 2013, tres en 2014, ninguno en 2015 y uno en 2016.

---

<sup>399</sup> ONU, Resolución 1976 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6512ª sesión celebrada el 11 de abril de 2011. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/1976%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/1976%20(2011)) (Consultado el 28 de mayo de 2014).

**Figura 17: Ataques e intentos de ataque perpetrados en el Golfo de Adén y Somalia (2008-2016).**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Golfo de Adén</b>	92	117	53	37	13	6	4	0	1
<b>Somalia</b>	19	80	139	160	49	7	3	0	1

Fuente: Elaboración Propia.

Estas cifras hacen que la labor de las fuerzas internacionales pueda considerarse exitosa, consideramos que el hecho de que el número de ataques perpetrados por piratas en un principio se redujera más considerablemente en el Golfo de Adén responde a que en los primeros años la intervención internacional estaba más centrada en este punto, pues entre otras razones que veremos en el siguiente epígrafe, se trata de una zona de gran densidad de tráfico de barcos mercantes, por lo que era la zona preferida de los piratas. Es aquí además donde se creó el Corredor Internacional Recomendado (IRTC) que es una *“carretera establecida para poder controlar mejor los barcos que pasan por allí”*<sup>400</sup>.

---

<sup>400</sup> POOLE QUINTANA, Fernando. Conferencia inédita dictada en las “Jornadas sobre Seguridad en la Mar” organizadas por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado los días 7,8 y 9 de marzo de 2011.



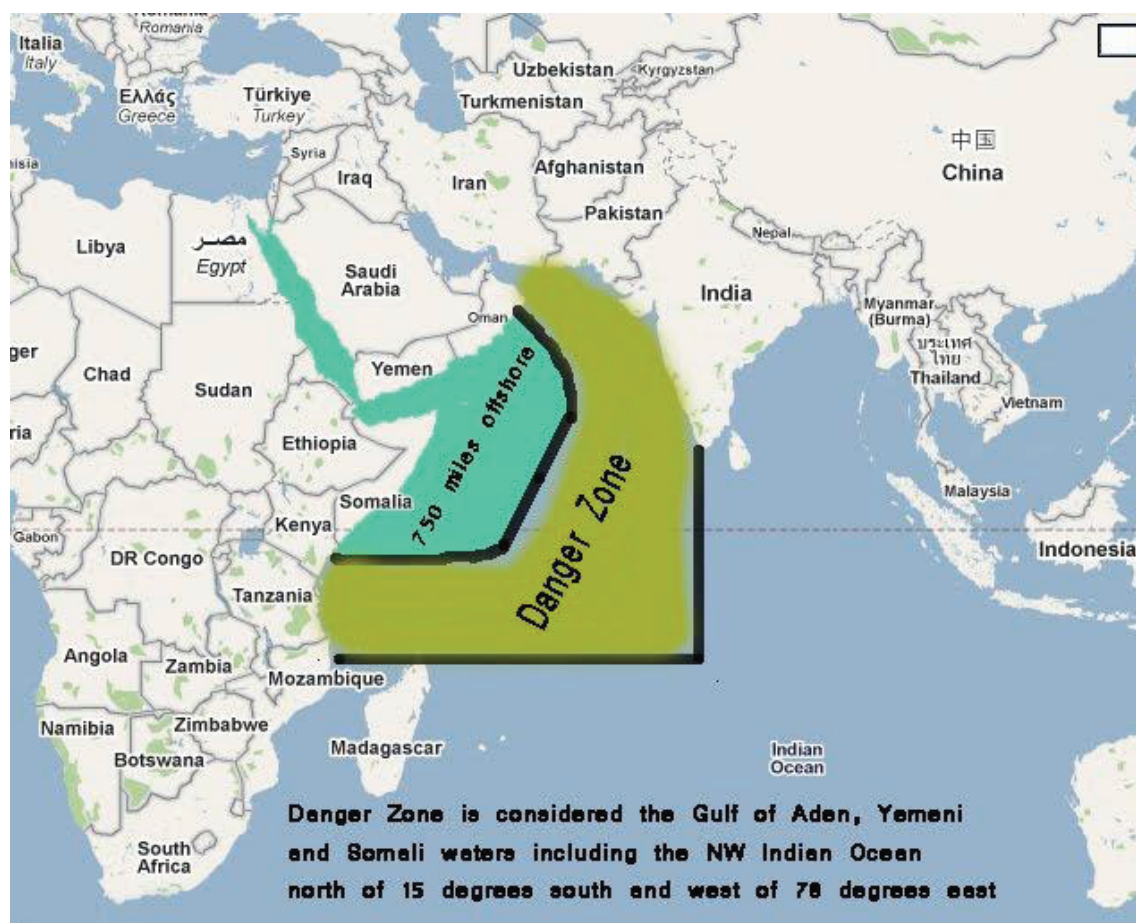
**Figura 18: Corredor Internacional Recomendado.**



Fuente: Elaboración Propia.

Por tanto, esta presencia internacional en el Golfo de Adén generó un desplazamiento de los piratas sobre todo hacia la Cuenca de Somalia, aunque, tal y como hemos visto en capítulos anteriores los ataques de los piratas somalíes se han llegado a expandir por gran parte del Océano Índico alcanzando incluso las costas de Tanzania o las islas Seychelles lo que ha supuesto un problema añadido para las fuerzas internacionales por la extensión del área de actuación.

**Figura 19: Alcance de los ataques perpetrados por piratas somalíes.**



Fuente: EEAS.

A partir de año 2013, los datos del IMB muestran el éxito de la acciones antipiratería no solo en las aguas del Golfo de Adén, sino también frente a las costas somalíes. Teniendo en cuenta la información que analizaremos en los siguientes epígrafes consideramos que este éxito es fruto del resultado de la ampliación de la actuación de las fuerzas internacionales en territorio somalí a través del entrenamiento de fuerzas de seguridad somalíes que puedan seguir persiguiendo a los piratas donde realmente se concentra el foco del problema, Somalia.

A pesar de que los datos parecen indicar que los días dorados de la piratería en el Cuerno de África han llegado a su fin, tanto Naciones Unidas como expertos en la materia como Donna Hopkins o Christian Bueger consideran que el problema no se ha erradicado del todo ya que la situación en Somalia sigue siendo la misma. Según Hopkins: *“pirates are criminals and criminals want quick and easy money. For that reason we will always have*

*pirates in Somalia*”<sup>401</sup>. Al mismo tiempo, Christian Bueger considera que la reducción en el número de ataques pirata se debe a la presencia de las fuerzas internacionales en la zona y que estima como algo muy probable el hecho de que se volviera a producir un repunte en la actividad si se retiran las operaciones desplegadas en las aguas del Índico ya que aún sigue habiendo piratas en Somalia<sup>402</sup>.

Por su parte, Naciones Unidas, al igual que Hopkins o Bueger sigue mostrando su preocupación respecto a la amenaza que, a pesar de su descenso, siguen suponiendo la piratería y el robo a mano armada tanto para la población somalí como para el resto de la Comunicad Internacional:

*“Observando que los esfuerzos de lucha contra la piratería desplegados por Estados, regiones, organizaciones, la industria marítima, el sector privado, centros de estudio y la sociedad civil han traído aparejada una disminución constante del número de ataques de piratas y secuestros desde 2011, y sumamente preocupado todavía por la persistente amenaza que el resurgimiento de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar representa para el suministro rápido, seguro y efectivo de ayuda humanitaria a Somalia y la región, para la seguridad de los navegantes y otras personas, para la navegación internacional y la seguridad de las rutas marítimas comerciales, y para otros buques, incluidos los buques pesqueros que faenan de conformidad con el derecho internacional”*<sup>403</sup>.

El 9 de noviembre de 2016, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobó la Resolución 2316 (2016) que hacía referencia a la situación en Somalia en general y a la situación respecto a la piratería y el robo a mano armada en particular. En ella, se prorrogan por un periodo de doce meses las autorizaciones expuestas en resoluciones anteriores respecto a la lucha contra la piratería en territorio somalí y se vuelve a enfatizar que las medidas tomadas son exclusivas para el caso somalí, que se cuenta con el consentimiento de las autoridades de Somalia y que la acciones llevadas a cabo no se considerarán precedente del derecho internacional consuetudinario.

---

<sup>401</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins. *Op. cit.*

<sup>402</sup> BUEGER, Christian. Seminario sobre piratería marítima, impartido por la Universidad de Cardiff Febrero-Mayo 2014.

<sup>403</sup> ONU, Resolución 2316 (2016), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7805ª sesión celebrada el 9 de noviembre de 2016, p. 1. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2316\(2016\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2316(2016)) (Consultado el 3 de febrero de 2016).

Además, en esta resolución se hace especial hincapié en el contenido jurídico de la lucha contra la piratería ya que como hemos analizado anteriormente es en este aspecto en el que se presentan las carencias más importantes. De este modo, en el documento, Naciones Unidas exhorta al gobierno somalí a que tome medidas oportunas e inmediatas para el enjuiciamiento de piratas, tales como la creación de unas fuerzas de seguridad con una función y jurisdicción clara y autoridad para hacer cumplir la ley, así como la creación de mecanismos necesarios para perseguir y enjuiciar a los piratas. Al mismo tiempo se solicita a los Estados que actúan en la región colaboración en este sentido.

En esta resolución se hace también mención a la importancia del intercambio de información entre los Estados y a la persecución no solo de los piratas, sino también de las redes delictivas que responsables de los actos de piratería a través de la financiación y que son a su vez los que se llevan el mayor beneficio.

### **3.7. ZONA DE ACTUACIÓN DE LAS FUERZAS INTERNACIONALES EN SU LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.**

Antes de pasar a hablar de las acciones específicas que desarrollan las fuerzas internacionales en la región vamos a realizar unas consideraciones previas sobre la zona de actuación de las mismas. La acción internacional abarca parte del Mar Rojo, el Golfo de Adén y la Cuenca Oriental de Somalia. Siendo en estas dos últimas donde se concentra el mayor número de piratas. Hay que tener en cuenta que la zona del Golfo de Adén constituye una zona estratégica importante, debido al elevado número de barcos mercantes que pasan por ella, los barcos del Programa Mundial de Alimentos incluidos, por lo que su control es esencial para los piratas. A continuación veremos algunas de las particularidades que las fuerzas internacionales han tenido que tener en cuenta en su lucha contra la piratería en esta zona:

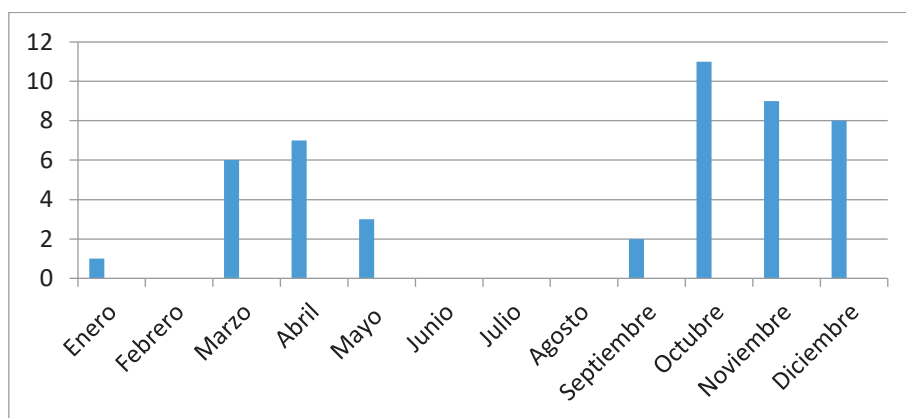
**1. Las características geográficas de las costas somalíes que facilitan la labor de los piratas.** Las costas de Somalia son bajas y arenosas, cuentan con alrededor de 1.500 kilómetros de playa que la hacen una zona muy accesible al mar sobre todo para los pequeños esquifes y pequeñas embarcaciones que suelen usar los piratas.

**2. Los vientos monzónicos.** Según señala Fernando Poole, en la Costa Oriental de Somalia es en los periodos inter-monzónicos, es decir, los meses en los que no

sopla el monzón (marzo, abril, mayo, octubre, noviembre y diciembre) cuando se dispara el número de ataques porque el mar está más calmado y es más propicio para la navegación según el tipo de embarcaciones que los piratas utilizan. En el caso del Golfo de Adén, al ser una zona más resguardada de los vientos, el mar se levanta menos por lo que el monzón apenas influye en el desarrollo de la actividad pirática y se recogen también ataques en el periodo monzónico.

Esta característica es muy importante para el desarrollo de las operaciones militares porque mientras que en el Golfo de Adén la necesidad de vigilancia y protección es continua durante todo el año, en la Costa Oriental de Somalia solo es necesaria en los periodos inter-monzónicos cuando las fuerzas internacionales tienen que centrarse en esta zona ya que fuera de estos periodos la piratería disminuye notablemente. Así lo muestran los gráficos que vemos a continuación:

**Figura 20: Gráfica de ataques piratas realizados en Somalia durante el año 2010<sup>404</sup>.**

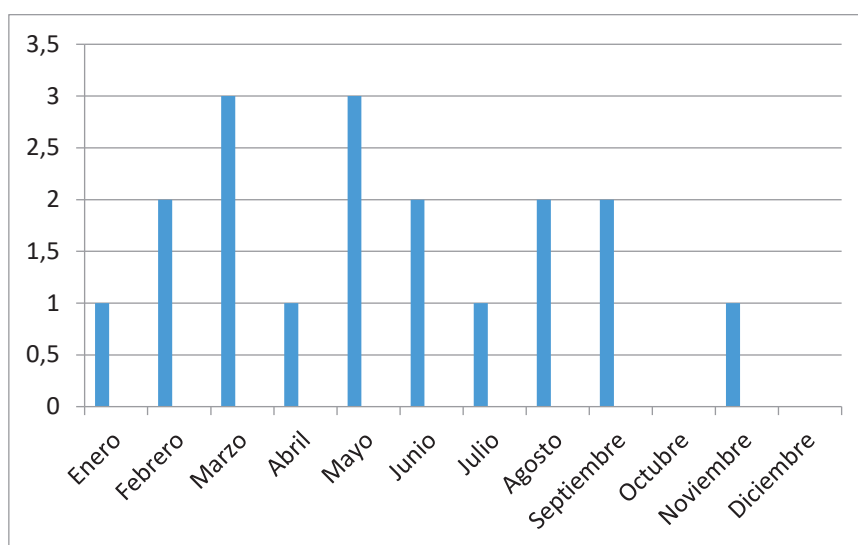


Fuente: Elaboración Propia.

Como podemos observar en la gráfica en los meses que sopla el monzón la actividad pirática es prácticamente nula.

<sup>404</sup> Datos extraídos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau : “Piracy and Armed Robbery Against Ship”. 1January-31December 2010.

**Figura 21: Gráfica de ataques piratas realizados en el Golfo de Adén durante el año 2010<sup>405</sup>.**



Fuente: Elaboración Propia.

En el caso del Golfo de Adén los ataques piratas se producen indistintamente tanto en los meses con viento del monzón como en los periodos inter-monzónicos, de ahí que la presencia de las fuerzas internacionales en esta zona, tenga que mantenerse durante todo el año.

Hemos elegido el año, 2010, por ser uno de los más significativos respecto al número de ataques piratas a pesar de encontrarse ya presentes las fuerzas internacionales en las aguas del Índico. Por tanto, estos datos nos permiten apreciar más claramente la influencia que ejercen los vientos monzónicos en el ejercicio de la actividad pirática y como consecuencia en los focos de acción de las fuerzas internacionales. De este modo, en los gráficos expuestos anteriormente hemos podido comprobar como efectivamente, son los periodos inter-monzónicos en los que se producen el mayor número de ataques. En ella solo aparecen demostrados el número de ataques piratas que se materializaron en la Costa de Somalia y en el Golfo de Adén, no se contabilizan los intentos de ataque que incrementan el cómputo total de actividad pirata en la zona.

### **3. La importancia marítima del Océano Índico.** Tal y como hemos señalado a lo largo de este trabajo, el Océano Índico constituye una zona de paso de barcos

---

<sup>405</sup> *Ibíd.*

mercantes muy importante. Para hacernos una idea, 2/3 del total de los fletes de petróleo mundiales pasan por la zona. En el caso concreto de la Unión Europea, sólo por el Golfo de Adén pasa el 20% de todo el comercio de los países miembros de la Unión. En el Índico también se concentra cerca del 20% de la pesca mundial. En este último aspecto, para España, es muy importante la seguridad de esta ruta. Los pesqueros españoles suelen seguir la ruta anual de emigración del atún en el Índico, por tanto su paso por estas aguas es un punto obligatorio donde desarrollar su actividad. En este sentido, el hecho de que una considerable flota de pesqueros, sobre todo atuneros europeos, principalmente de España y Francia, operen siguiendo estas rutas del atún va a tener su repercusión en las operaciones antipiratería<sup>406</sup>.

Ya hemos visto la importancia sobre todo económica que tiene este escenario marítimo para los países occidentales. Del interés económico es de donde surgen las dudas de autores como el periodista José Cendón, el también periodista Isaac Rosa, la profesora de Política Europea de la Universidad de Berlín Birgit Mahnkopf o el investigador analista en estrategia marítima del NATO Defence College en Roma, Brooke Smith-Windsor que sostienen que la lucha contra la piratería responde más a intereses económicos de los países que operan en la zona que a que la piratería en la región alimente un conflicto que amenaza la paz y estabilidad mundial. Sea como fuera, este tema será tratado con mayor profundidad una vez que hayamos analizado las operaciones internacionales y los actores que luchan contra la piratería en el Cuerno de África.

### **3.8. ACCIONES ANTIPIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA LIDERADAS POR LA OTAN.**

Las actividades antipiratería llevadas a cabo por la OTAN en la zona del Cuerno de África comenzaron en octubre de 2008 con la operación naval *Allied Provider*<sup>407</sup> cuyo cometido era principalmente el de proteger a los barcos del Programa Mundial de Alimentos, y la realización de patrullas con carácter disuasorio sobre todo en el Golfo de Adén que es el área más propensa a sufrir actos criminales contra barcos mercantes. En marzo de 2009,

---

<sup>406</sup> Según la FAO en el Océano Índico se realiza el 21,7% de la pesca mundial.

<sup>407</sup> North Atlantic Treaty Organization. (19 de diciembre de 2016). Counter piracy operations (Archived). Disponible en: [http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm#](http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm#). (Consultado el 21 de diciembre de 2016)



la operación *Allied Provider* fue sustituida por la *Allied Protector* que al igual que su predecesora continua contribuyendo “al mantenimiento de la seguridad de las rutas comerciales marítimas y de la navegación internacional”<sup>408</sup>. También se encarga de la vigilancia y la realización de las tareas emprendidas previamente por su predecesora. La operación *Allied Protector* fue a su vez sustituida el 17 de agosto de 2009 por la *Ocean Shield* que ha estado operando en las aguas del Índico hasta finales de 2016. El 19 de noviembre de 2016, tuvo lugar la última patrulla de la operación desde Seychelles. Esta retirada responde a la disminución en el número de ataques piratas en la zona, aunque el portavoz de la OTAN, Dylan White, ha subrayado que el fin de la operación no significa el fin de la lucha contra la piratería y que la OTAN seguirá estando informada de la situación en la zona y preparada para reanudar de nuevo las patrullas en caso de que fuera necesario<sup>409</sup>. Esta última operación tiene como novedad la aportación de ayuda y entrenamiento a los diferentes Estados de la región para que sean capaces de desarrollar sus propias capacidades para combatir la piratería, además de su ya clásico cometido de mantener la seguridad marítima en la zona.

### **3.9 ACCIONES ANTIPIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA DESEMPEÑADAS POR LA UNIÓN EUROPEA.**

En el marco de la Unión Europea han sido tres las acciones que se han llevado a cabo para hacer frente a la piratería: EUNAVFOR, EUTM Somalia y EUCAP Nestor.

#### **3.9.1 EUNAVFOR-Operación Atalanta**

Los antecedentes de EUNAVFOR, también conocida como Operación Atalanta, se sitúan el 19 de septiembre de 2008 día en que el Consejo de la Unión Europea aprobó a través de la Acción común 749 la creación de una célula de coordinación naval llamada EUNAVCO “para coordinar de manera óptima el uso de los medios navales y aéreos desplegados en la costa de Somalia por distintos estados miembros”<sup>410</sup> teniendo en cuenta las necesidades de los buques que transitan por estas aguas.

---

<sup>408</sup> *Ibíd.*

<sup>409</sup> La OTAN pone fin a su misión de lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y el Índico. (29 de noviembre de 2016). *Expansión*. Disponible en: [http://www.expansion.com/agencia/europa\\_press/2016/11/29/20161129185506.html](http://www.expansion.com/agencia/europa_press/2016/11/29/20161129185506.html). (Consultado el 30 de noviembre de 2016).

<sup>410</sup> *Ibíd.*



Tras el llamamiento efectuado por la ONU en su Resolución 1838 (mencionada anteriormente) el Consejo de la Unión Europea aprobó el 10 de noviembre la Acción Común 851 con la que nacía una nueva operación naval denominada EU NAVFOR Somalia, comúnmente conocida como *Operación Atalanta* y que sustituyó a EU NAVCO. La Operación Atalanta se implementó el 8 de diciembre del año 2008 con base legal en las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1814, 1816 y 1838, siendo su función principal “*dar seguridad al tráfico marítimo en el "mar fallido" de Somalia*”<sup>411</sup>.

La *Operación Atalanta* fue impulsada inicialmente por Francia y España, algo que resulta bastante comprensible dada la gran actividad, sobre todo pesquera, que ambos países tienen en la zona. En un principio se acordó que la operación duraría un año, pero como durante ese primer año solo se consiguió una reducción parcial de los ataques, se ha ido prorrogando. El 28 de noviembre de 2016 el Consejo de la Unión Europea extendió el mandato de la operación hasta diciembre de 2018, preservando la extensión de área de operación que se había realizado en 2014 y que incluye territorio costero somalí y las aguas territoriales<sup>412</sup>.

En las Jornadas sobre la Seguridad en el Mar celebradas en el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, el capitán de fragata Fernando Poole ofreció información de primera mano sobre la organización y el funcionamiento de la *Operación Atalanta*, por tanto, vamos a profundizar en este aspecto para poder comprender cómo se organiza la lucha contra la piratería en el marco de la Unión Europea. Nos detenemos sobre todo en este marco por ser en el que más contribuye España.

*Atalanta* cuenta con:

**- Un Comité Político de Seguridad:** en el que los países participantes de la Unión Europea están representados por un embajador. Se encarga del control estratégico y político de la operación.

---

<sup>411</sup> Ministerio de Defensa-Armada Española (2010) La Comunidad Internacional y la lucha contra la piratería. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos\\_especiales/prefLang\\_es/05\\_actividades--99\\_pirateria--01\\_pirateria--02\\_comunidad\\_internacional\\_es](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_especiales/prefLang_es/05_actividades--99_pirateria--01_pirateria--02_comunidad_internacional_es). (Consultado el 12 de febrero de 2011).

<sup>412</sup> European External Action Service. EU NAVFOR Somalia. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm). (Consultado el 3 de febrero de 2017).

**-Un Comité Militar:** representado por los Jefes de Estado Mayor de la Defensa. Se encarga del apoyo militar y “*monitoriza la correcta ejecución de la operación*”<sup>413</sup>. El comandante de la operación (Force Commander) está en Europa, se encuentra ubicado en Northwood en el Reino Unido. Desde junio de 2016 el Force Commander de *Atalanta* es el británico Robert Magowan.

Bajo el mandato del Force Commander de Northwood se encuentran por un lado, los buques y aeronaves que participan en la operación y, por otro, el Centro de Control del Tráfico Marítimo, también situado en Northwood y cuya función es “*proporcionar información y guía al tráfico mercante que transita por la zona*”. En el caso español, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima de Cartagena es el encargado de realizar las funciones del Centro de Northwood pero a nivel nacional, es decir, su cometido dentro de *Atalanta* es el de mantener actualizada la situación de la zona y pasar la información a los buques de pabellón español y a aquellas embarcaciones vinculadas a intereses nacionales. A su vez, debe también aportarles información sobre los buques que han sido secuestrados y posibles embarcaciones sospechosas que transiten en la zona.

Para realizar esta labor, el Centro de Cartagena debe mantener un enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General del Mar y con armadores, navieras y capitanes de barcos con pabellón español o como ya se ha señalado antes vinculados a intereses nacionales.

Volviendo a los rasgos más generales de *Atalanta*, la operación cuenta, además de con los comités anteriormente mencionados, con buques navegando por la zona de operaciones y aeronaves (España tiene un avión permanente). La base permanente de las aeronaves se encuentra en Djibouti aunque a veces se desplaza por periodos de tiempo no muy largos a las islas Seychelles o a Mombasa dependiendo del momento de la operación. También hay en Djibouti un elemento de apoyo logístico a las operaciones.

#### **A) Objetivos de la Operación Atalanta.**

Los objetivos de la operación son:

“-Contribuir a la protección de los barcos del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas (WFP).

---

<sup>413</sup> POOLE QUINTANA, Fernando. *Op. cit.*

*-Contribuir a la protección de los buques más vulnerables que transiten por la zona.*

*-La disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las Costas de Somalia<sup>414</sup>”.*

Aunque estos serían los principales objetivos tenemos que tener en cuenta que *Atalanta* cuenta con una zona de operaciones muy extensa (Golfo de Adén y Costa Oriental de Somalia) y los barcos disponibles no son suficientes para poder prestar atención a tan vasta extensión, por tanto, se han tenido que establecer prioridades:

1. La protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos que suelen salir de Mombasa con destino Mogadiscio o los puertos de la zona norte del país. Antes solían ir a los puertos del sur de Somalia, pero desde la toma por parte de los grupos islamistas de esta zona del país, los envíos se dirigen al norte.
2. La protección del Corredor Internacional Recomendado, lógicamente debido a la gran cantidad de tráfico mercante.
3. Vigilar la Costa Oriental de Somalia que es donde faenan los pesqueros europeos.

Respecto al mandato de Naciones Unidas bajo el que se ejecuta la operación, hay que señalar que tal y como hemos podido observar a lo largo del trabajo, se ha ido modificando, atendiendo al incremento de la piratería. Estos cambios también han repercutido en el desarrollo de la Operación que ha visto como su plan inicial de actuación en la zona también se iba ampliando y poco a poco se han modernizado las técnicas y los efectivos para hacer frente a estas actividades ilegales. En el momento de la realización de esta investigación, *Atalanta* operaba bajo el marco de la Resolución 2184 (2014), aprobada por el Consejo de Seguridad el 12 de noviembre del año 2014.

Desde que se lanzó la operación hasta nuestros días, se han ido incluyendo reformas que han hecho más efectiva esta lucha como la monitorización de la actividad pesquera para detectar irregularidades que se introdujo en el año 2010. En los inicios de la Operación *Atalanta*, los piratas somalíes justificaban sus acciones en lo que consideraban un expolio de sus recursos, refiriéndose a la actividad pesquera de los atuneros extranjeros. Sin

---

<sup>414</sup> *Ibíd.*

embargo, la monitorización de la actividad pesquera por parte de los integrantes de Atalanta se ha podido comprobar que no era cierto, que ningún barco europeo ha faenado dentro de las 200 millas (al menos no desde que se rastrea esta actividad). No obstante, aunque este hecho se hubiera producido, Somalia no tendría derecho a impedirlo, pues *“Somalia no tiene reconocida zona económica exclusiva lo que habría permitido pescar hasta el mar territorial”*<sup>415</sup>. La razón de esta falta de reconocimiento se encuentra en los conflictos internos por los que ha atravesado el país. La Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar, reconoce el derecho de los estados signatarios a tener una Zona Económica Exclusiva de 200 millas. Somalia ratificó la Convención el 24 de julio de 1989<sup>416</sup> pero ésta no entró en vigor hasta noviembre de 1994, en esa fecha Somalia no tenía un gobierno reconocido ya que se encontraba inmerso en las luchas internas por el control del país que ya hemos visto anteriormente.

A fecha de finalización de esta tesis no tenemos constancia de que el gobierno somalí haya declarado formalmente la ZEE. El contraalmirante español Bartolomé Bauzá, Segundo Comandante de EUNAVFOR Somalia entre diciembre de 2009 y junio de 2010 y entre enero y agosto de 2014 afirma que hasta el momento el gobierno de Somalia no ha declarado la ZEE *“debido a problemas de demarcación de límites con Kenia y con Yemen”*<sup>417</sup>.

Por otro lado, Hansen en su informe para el Norwegian Institute for Urban and Regional Research del año 2009 señala que existe una amplia creencia entre los piratas somalíes de que los pesqueros españoles practican la pesca ilegal en sus aguas, al mismo tiempo señala que los oficiales de Atalanta han acusado extraoficialmente a las fuerzas españolas que participan en la operación de proteger a sus barcos nacionales cuando realizan actividades ilegales de pesca: *“It is thus difficult to understand why coalition partners in the international fleet would allow countries such as Spain to lead international operation when there is wide belief among Somalis that Spanish fishers are fishing illegally in Somali waters. One Spanish boat even had to negotiate a legal settlement in the United Kingdom for illegal fishing in Somalia. Spain has also been accused unofficially by the*

---

<sup>415</sup> Ibíd.

<sup>416</sup> Somaliland Law (s.f). Somaliland Maritime Law. Somaliland.org. Disponible en: [http://www.somalilandlaw.com/maritime\\_law.htm](http://www.somalilandlaw.com/maritime_law.htm) (Consultado el 13 de febrero de 2017).

<sup>417</sup> Entrevista realizada por la autora al Contraalmirante Bartolomé Bauzá, Segundo Comandante de EUNAVFOR Somalia entre diciembre de 2009 y junio de 2010 y entre enero y agosto de 2014, 6 de febrero de 2017.

*Atalanta officials interviewed for this report for unilaterally protecting illegal fishers by dispatching vessels from the Atalanta operation, and this, true or not, should be taken seriously*”<sup>418</sup>.

A pesar de lo escrito por este autor, no se ha podido encontrar ninguna alusión más a estos hechos ni pruebas que lo ratifiquen por lo que sería arriesgado darlas por verídicas. Es cierto que tal y como señalan Jansen, Bueger o Stockbrüger, la pesca ilegal es uno de los argumentos en los que se sustentan los piratas somalíes para defender sus ataques tanto ante la población somalí como ante la sociedad internacional pero acusar a las fuerzas navales españolas de la protección de barcos que realizan actividades pesqueras ilegales es un hecho muy grave.

## **B) Contribución española a la Operación.**

En abril del 2008, tras el secuestro del atunero español “Playa de Bakio”, las autoridades nacionales tomaron conciencia de que la piratería en Somalia no solo suponía una amenaza para la seguridad marítima internacional, sino que también amenazaba directamente a los intereses nacionales en el Índico, especialmente a la industria pesquera que operaba en la zona<sup>419</sup>. Por este motivo, el Consejo de Ministros redactó el Acuerdo de 23 de enero de 2009 con el que España ordenaba la misión a la que contribuiría con un avión de patrulla marítima, un buque de superficie, una fragata y 370 efectivos<sup>420</sup>. Esta aportación se ha incrementado ante necesidades específicas en dos ocasiones: la primera, aportando un petrolero de flota y, la segunda, un buque logístico.

Desde el secuestro del atunero *Alakrana*<sup>421</sup>, cada vez que se acerca un periodo intermonzónico, España envía una segunda unidad que suele estar compuesta por dos buques de grandes proporciones. Esta segunda unidad suele situarse en las proximidades de la flota pesquera y constituye el segundo anillo de protección. El primero estaría formado por los grupos de seguridad privada que muchos barcos suelen llevar a bordo y que están compuestos por grupos de civiles preparados por las Fuerzas Armadas Españolas. En este

---

<sup>418</sup> HANSEN, Stig Jarle. *Op. cit.*, p. 13.

<sup>419</sup> Operación Atalanta de lucha contra la piratería. (10 de diciembre de 2014). *EurActiv.es*. Disponible en: <http://www.euractiv.es/dossiers/dossier=261> (Consultado el 10 de diciembre de 2014).

<sup>420</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_09.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_09.html) (Consultado el 29 de abril de 2011).

<sup>421</sup> Atunero español que fue secuestrado el 3 de octubre del año 2009 mientras operaba a 413 millas de las costas del Sur de Somalia. En el momento del secuestro se encontraba faenando en aguas internacionales y fuera de la zona de protección de la Operación Atalanta.

sentido, hay que decir que España tuvo que modificar su legislación nacional para permitir que los pesqueros contaran con hombres y armas para su defensa en caso de ataques. De este modo, el 30 de octubre de 2009 se aprobaba el Real Decreto 1628/2009 que modificaba los artículos 81 y 86 del Reglamento de Seguridad privada, aprobado por el Real Decreto 2364/1994 de 9 de diciembre. También modifica los artículos 6 y 124 del Reglamento de Armas, aprobado por el Real Decreto 137/1993 de 29 de enero. Con estas modificaciones se permite la prestación de seguridad privada a bordo de los buques de bandera española que se encuentren fuera de nuestras aguas territoriales y en situaciones de riesgo para personas y bienes y que dicho personal pueda usar armas de guerra “en supuestos excepcionales”<sup>422</sup>.

Retomando el tema de la participación española a la operación, la aportación de flotas y aeronaves se complementa con el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima de Cartagena cuya función hemos explicado en páginas anteriores. Además, España ha estado al frente de Atalanta en seis ocasiones, el último relevo lo ha tomado el pasado 23 de febrero de 2017 hasta el próximo mes de julio.

Como hemos podido observar, la aportación española a la Operación Atalanta es más que considerable, hay que reconocer que semejante despliegue responde no sólo a la lucha para erradicar el problema de la piratería, sino también a una serie de intereses económicos nacionales, de hecho, según afirma el Ministerio de Defensa Español *“nuestro país es uno de los principales contribuyentes (...) siendo el segundo país por detrás de Francia”*<sup>423</sup>. Esta situación no es extraña, ya que fueron estos dos países quienes propusieron la creación de la operación por ser ambos dos de los Estados más afectados por las acciones de los piratas.

A esto hay que añadir que la participación en EU NAVFOR Atalanta va más allá de los países miembros de la Unión Europea. De este modo, Noruega fue el primer país en contribuir en la operación en el año 2009 con un barco. También Montenegro y Serbia han aportado personal a la operación. Por su parte, Ucrania ha contribuido tanto con

---

<sup>422</sup> Boletín Oficial del Estado, N°. (Martes, 8 de marzo de 2011). Disposiciones generales, Ministerio de Defensa. N° 57. Sec. I, p. 25812. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/03/08/pdfs/BOE-A-2011-4291.pdf>. (Consultado el 3 de febrero de 2017).

<sup>423</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_09.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_09.html) (Consultado el 29 de abril de 2011).

personal como con un barco de guerra en el año 2014 y unos meses más tarde Nueva Zelanda aportó una patrulla marítima y un avión (MPRA)<sup>424</sup>.

La composición operativa de Atalanta cambia constantemente debido a la frecuencia con que rotan las unidades responsables y a las diferentes necesidades que dependen de la época de los monzones. En líneas generales, la operación cuenta con un dispositivo de 1.200 personas, entre cuatro y seis barcos de combate y entre dos y tres MPRA<sup>425</sup>.

Una vez analizado en qué consisten las dos misiones internacionales más importantes en la zona, vamos a hacer un breve repaso al resto de acciones y actores que también contribuyen a la lucha contra la piratería en las aguas del Cuerno de África. Cuando conozcamos a todos los actores implicados podremos analizar las dificultades a las que se enfrentan para contrarrestar la piratería.

A este respecto tenemos que indicar que la Unión Europea está muy implicada en la lucha contra la piratería en el Índico y además de la Operación Atalanta ha lanzado diferentes operaciones enfocadas no solo a la represión de la piratería en el mar, sino también en tierra así como a la formación de policías y guardacostas somalíes con la intención de que en el futuro, a largo plazo, los somalíes puedan gestionar por sí mismos sus problemas de seguridad. Estas son las misiones y operaciones que la Unión Europea tiene en la zona:

### **3.9.2. EU Training Mission Somalia**

Como ya hemos analizado en el apartado en el que repasábamos la historia política de Somalia en junio de 2008 se firmaban en Kenia los acuerdos de Yibuti entre el GFT, la Alianza de Reliberación y la ONU, a través de los cuales las partes implicadas se comprometían a poner fin al conflicto y a restaurar la confianza mutua. Además, con la firma de estos acuerdos se pretendía conseguir la estabilización de la región. Diversos países y organizaciones internacionales rubricaron este acuerdo en calidad de observadores<sup>426</sup> aunque como ya hemos visto no tuvo mucho éxito y los enfrentamientos entre las diferentes facciones continúan produciéndose en Somalia, haciendo imposible

---

<sup>424</sup> European External Action Service. EU NAVFOR Somalia. Mission. Disponible en: <http://eunavfor.eu/mission/>. (Consultado el 4 de febrero de 2017).

<sup>425</sup> Ibíd.

<sup>426</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_57.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_57.html) (Consultado el 12 de diciembre de 2014).



por el momento la estabilidad regional que tanto demanda el resto de organizaciones internacionales.

Por su parte, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobaba el 26 de mayo de 2009 su resolución 1872 en la que reconocía la situación de inestabilidad en la que se encontraba Somalia y hacía hincapié en la importancia de reforzar la preparación de las Fuerzas de Seguridad somalíes por lo que solicitaba a la Comunidad internacional que proporcionase asistencia técnica a este respecto: *“Insta a los Estados Miembros y a las organizaciones regionales e internacionales a que contribuyan con generosidad al Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para las instituciones de seguridad de Somalia y a que ofrezcan asistencia técnica para el adiestramiento y equipamiento de las fuerzas de seguridad de Somalia, de conformidad con lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 11 y el párrafo 12 de la resolución 1772 (2007)”*<sup>427</sup>.

Teniendo en cuenta estas bases y de acuerdo con Claes Nilsson y Johan Norberg los antecedentes de la EU Training Mission Somalia los encontramos en el año 2009 cuando el entonces Alto Representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad de la Unión Europea, Javier Solana, fijó su atención en la situación de Somalia y elaboró un listado en el que se incluían seis áreas en las que la Unión Europea podría colaborar y ayudar al desarrollo de Somalia. Una de estas áreas era el desarrollo de capacidades en temas de seguridad<sup>428</sup>. En ese mismo año, el Consejo de Seguridad de la Unión Europea estimó que sería importante prestar ayuda a Somalia en la creación y la mejora de su sector de seguridad, por lo que *“consideró la posibilidad de contribuir a los esfuerzos internacionales para promover la paz, el desarrollo y la seguridad en dicho país”*<sup>429</sup>.

De este modo, el 25 de enero de 2010, el Consejo de Asuntos Exteriores de la Unión Europea acordó crear una misión militar a través de la que se procedería al adiestramiento de la fuerzas de seguridad Somalí aportando de este modo su contribución para la

---

<sup>427</sup> ONU, Resolución 1872 (2009), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6127ª sesión celebrada el 26 de mayo de 2009, p. 3. Disponible en: <http://www.defensa.gob.es/Galerias/areasTematicas/misiones/fichero/EUT-Resolucion-1872.pdf> (Consultada el 12 de diciembre de 2014).

<sup>428</sup> NILSSON Claes y NORBERG, Johan. European Union Training Mission Somalia. A Mission Assesment. *FOI-Swedish Defence Research Agency*. Suecia, Abril 2014, p. 12. Disponible en: <http://www.foi.se/Documents/Nilsson%20and%20Norberg.%20European%20Union%20Training%20MissionSomalia.%20A%20Mission%20Assessment.%202014.pdf> (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

<sup>429</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_57.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_57.html) (Consultado el 12 de diciembre de 2014).



aplicación de los Acuerdos de Yibuti. El 15 de febrero de 2010, el Consejo adoptaba la Decisión 2010/96/CSDP mediante la que se creaba dicha misión que recibía el nombre de European Training Mission Somalia (EUTM-Somalia). La misión contaba con la colaboración del Uganda People's Defence Force<sup>430</sup> y la coordinación con Naciones Unidas, la Unión Africana, en concreto con AMISOM (African Union Mission in Somalia) y Estados Unidos.<sup>431</sup> Antes de la puesta en marcha de la operación, y según declaraciones oficiales del Ministerio de Defensa *“España, en su intención de tener un papel destacado en la lucha contra la piratería, se ofreció a liderar esta misión durante la reunión de ministros de Defensa de la UE que tuvo lugar en Bruselas el 17 de noviembre de 2009”*. De este modo, al inicio de la misión se nombró jefe de la misión, jefe de la operación y comandante de la Fuerza desplegada al coronel del ejército de tierra español Ricardo González Elul<sup>432</sup>.

Desde sus inicios en 2010 y por motivos de seguridad debido a la situación política de Somalia, los entrenamientos se llevaron a cabo en Uganda, de ahí la colaboración del Uganda People's Defence Force. El cuartel general se encontraba en Kampala, la capital de Uganda y el campo de entrenamiento, denominado Bihanga Training Centre (BTC) se hallaban al oeste del país, en la localidad de Bihanga.

EUTM Somalia cuenta además con una oficina de enlace en Nairobi (Kenia), otra en Bruselas y elementos de entrenamiento y asesoramiento en Mogadiscio. En los primeros meses de 2014 se produjeron una serie de cambios en la misión que incluían el traslado tanto del cuartel general como del campo de entrenamiento a Mogadiscio<sup>433</sup>, de este modo se completaba el traslado total de la operación a Somalia.

Desde la puesta en marcha de la operación en 2010, EUTM Somalia ha contribuido al entrenamiento de cerca de 5.000 soldados somalíes. En un principio los entrenamientos estaban enfocados a las áreas de policía militar, cooperación militar-civil, combate, inteligencia, derechos humanos, ley humanitaria y la protección de civiles. El 22 de enero

---

<sup>430</sup> NILSSON Claes y NORBERG, Johan. *Op. cit.*

<sup>431</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_57.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_57.html) (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

<sup>432</sup> *Ibíd.*

<sup>433</sup> European Union External Action. (Octubre 2014). EUTM Somalia. EU military mission to contribute to the building up and strengthening of the Somali National Armed Forces. Octubre 2014. Disponible en: [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet\\_eutm\\_somalia\\_en.pdf](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf). (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

de 2013, el Consejo Europeo extendía el mandato hasta marzo de 2015 y se ampliaban las áreas de formación añadiendo conocimientos en estrategia y asesoramiento, así como el total traslado de la misión de Uganda a Mogadiscio del que ya se ha hablado anteriormente. En marzo de 2015, se decidió extender el mandato hasta diciembre del 2016, fecha en la que se ha considerado conveniente una nueva extensión hasta diciembre de 2018 con el propósito de expandir sus actividades fuera de Mogadishio. Desde el 27 de febrero de 2017, el comandante al mando de la agrupación naval de Atalanta es el contralmirante Rafael Fernández-Pintado Muñoz-Rojas. La misión cuenta con ciento veinticuatro militares de trece países de los que catorce son españoles<sup>434</sup>.

### **3.9.3. Proyecto MARSIC, Proyecto CRIMARIO y Programa MASE**

#### **a) Proyecto MARSIC**

En el año 2009, la Unión Europea creó el Critical Maritime Routes Programme (CMR) como instrumento de estabilidad encargado de garantizar la seguridad en las principales rutas afectadas por ataques piratas, especialmente en zonas pesqueras o de paso de cargueros. A largo plazo lo que la Unión Europea pretende con este programa es mejorar la gobernabilidad marítima en la zona. En el año 2010, el programa CMR acogió el lanzamiento del proyecto MARSIC (Maritime Security and Safety Through Information Sharing and Capacity Building) con el que se pretendía respaldar la seguridad marítima en el océano Índico a través de la mejora del intercambio de información y el entrenamiento de capacidades en la región. El proyecto MARSIC contó con un presupuesto inicial de seis millones de euros que se han empleado en la implementación del Código de Conducta de Djibouti (que analizaremos más adelante, la construcción de capacidades, entrenamiento de guardacostas y fuerzas de seguridad y la creación de tres Centros de Intercambio de Información en Sana'a (Yemen), Mombasa (Kenya) y Dar es Salam (Tanzania) además de la creación del Centro Regional de Entrenamiento de Djibouti<sup>435</sup>.

---

<sup>434</sup> Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_57.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_57.html). (Consultado el 28 de febrero de 2017).

<sup>435</sup> European External Action Service. EU fight against piracy. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/piracy/regional\\_maritime\\_capacities\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/piracy/regional_maritime_capacities_en.htm). (Consultado el 10 de enero de 2016).

## b) El proyecto CRIMARIO

En enero de 2015, la Comisión Europea puso en marcha el Proyecto CRIMARIO que va más allá del proyecto MARSIC ya que se no solo se basa en el intercambio de información desarrollado por MARSIC, sino que se dirige a mejorar la seguridad marítima de la región, apoyando a los países costeros en el establecimiento del Maritime Situational Awareness (MSA). El MSA se ocupa del intercambio y la fusión de datos de diferentes fuentes tanto nacionales como internacionales, tales como agencias, ONG's y diferentes fuentes de la industria marítima que permitan el conocimiento del dominio marítimo<sup>436</sup>.

Según la Comisión Europea tanto el intercambio de datos como el MSA son dos aspectos muy importantes para desarrollar una buena estrategia de seguridad marítima y requieren de un alto nivel de cooperación entre los países de la zona ya que en un futuro mejorarán la interoperabilidad entre las diferentes redes de comunicación e intercambio de información a través de la construcción de capacidades: *“Information sharing and MSA are crucial aspects in maritime security and require a high level of cooperation among the countries. EU CRIMARIO will improve and strengthen the interoperability of existing information sharing and communication network, through capacity building activities”*<sup>437</sup>.

EU CRIMARIO proporciona asistencia técnica a varios países de la zona, especialmente aquellos cuyas costas baña el Índico y su plan de acción se centra principalmente en:

- La creación de una red global de intercambio de información que aporte nueva información y analice los datos ya existentes. Este centro dependerá de la fusión de dos centros situados en la parte Norte y Sur del océano Índico.
- La implementación de una red de capacidades que mejore la aproximación entre las diferentes agencias
- La mejora de la gobernabilidad marítima en el Índico a través de uso de metodologías comunes y la creación de cuerpos policiales.

---

<sup>436</sup> Comisión Europea. EU CRIMARIO: Enhancing Maritime Situational Awareness in the Indian Ocean. Disponible en: [https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/project-fiche-crimario-20150625\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/project-fiche-crimario-20150625_en.pdf). (Consultado el 10 de enero de 2016).

<sup>437</sup> *Ibíd.*

El proyecto CRIMARIO cuenta con un presupuesto de cinco millones y medio de euros y se planea que esté operativo hasta el año 2019<sup>438</sup>.

### **c) Programa MASE (Regional Maritime Security Programme)**

En octubre de 2010, la Unión Europea puso en marcha un nuevo plan en la lucha contra la piratería y la promoción de la seguridad marítima a través del fortalecimiento de capacidades en la región. El Regional Maritime Security Programme (MASE) fue adoptado en las islas Mauricio y partió con un presupuesto de treinta y siete millones de euros destinados al desarrollo de estrategias para apresar piratas en territorio somalí, fortalecer capacidades que hagan posible el arresto, traslado y enjuiciamiento de piratas, mejorar las capacidades regionales en cuanto a seguridad marítima e investigar los flujos de dinero y el impacto económico de la piratería en la región<sup>439</sup>.

### **3.9.4. EUCAP Nestor.**

En su compromiso de luchar contra la piratería y hacer más segura la navegación por las aguas del Índico encontramos otra misión puesta en marcha por la Unión Europea y que siguiendo la línea del resto de operaciones desplegadas a tal efecto busca que sean los propios somalíes los que hagan frente a la piratería en la región. De este modo, en diciembre de 2011, el Comité Político y de Seguridad de la Unión Europea aprobó la misión EUCAP Nestor destinada a la “*Construcción de Capacidades Marítimas Regionales en el Cuerno de África (RMCB)*”<sup>440</sup>. Se trata de una operación civil que cuenta además con expertos militares. Según el Ministerio de Defensa español, la operación contempla una aproximación por fases, basada en secuenciar las actividades en los países afectados. En una primera fase y a corto plazo, EUCAP Nestor se centra en la formación y capacitación de personal en la mar en Yibuti, Kenia, Tanzania y Seychelles y en la

---

<sup>438</sup> Comisión Europea. (2 de julio 2015). New EU project helps increase maritime security in the Indian Ocean. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/delegations/kenya/documents/press\\_corner/20150709.pdf](http://eeas.europa.eu/delegations/kenya/documents/press_corner/20150709.pdf). (Consultado el 10 de enero de 2016).

<sup>439</sup> European External Action Service. Building Regional Maritime Capacities. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/piracy/regional\\_maritime\\_capacities\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/piracy/regional_maritime_capacities_en.htm). (Consultado el 10 de enero de 2016).

<sup>440</sup> Ministerio de Defensa – Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_12.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_12.html). (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

formación de jueces y policías costeros en Somalilandia y Puntlandia. La siguiente fase contemplaría ampliar este plan a otros países como las Islas Mauricio y Mozambique<sup>441</sup>.

Por tanto, lo que se pretende con la misión EUCAP Nestor es contribuir al desarrollo de los sistemas de seguridad marítima en la región con el que se pueda hacer frente de manera efectiva tanto a la piratería como a otro tipo de crímenes que centren su actividad en el mar. En este sentido y al igual que EUTM Somalia, esta misión hace especial énfasis en la construcción de capacidades con las que pueda perseguirse y juzgarse la piratería ya que la impunidad es uno de los alicientes para que los piratas sigan delinquiendo: *“The objective is to offer a solution that covers the whole process from crime to court” starting with the arrestation and detention of suspects up to the investigation and prosecution of maritime crime. Strengthening the existing legal and law enforcement frameworks related to anti-piracy and developing relevant maritime security capacity instruments are key to reaching this goal. This requires the mission to work with the main actors responsible for maritime security in each host country. Typically these include coast guard, navy, civilian coastal and maritime police, prosecutors, judges and other key figures*”<sup>442</sup>.

La misión se lanzó en julio de 2012, y concentra su foco de actuación en el Cuerno de África y la región del océano Índico, además promueve la cooperación regional en cuestiones de seguridad marítima mediante la realización de diferentes actividades como seminarios y conferencias regionales dirigidos a jueces, abogados, fiscales y todo tipo de personas cuyo trabajo esté relacionado con el ámbito legal y policial y estén relacionados con la lucha contra la piratería y el crimen<sup>443</sup>.

EUCAP Nestor opera actualmente en Somalia, Seychelles, Yibuti, que es donde se encuentra el cuartel general, y Tanzania. En Somalia, la misión asesora a las autoridades en el desarrollo de capacidades tanto en el ámbito legal como en el de la seguridad marítima para que puedan hacer frente a la piratería de una manera más efectiva. Se realizan cursos de Guardacostas en el que los integrantes son reclutados de todas las regiones de Somalia, además, se celebran también seminarios destinados a policías y profesionales relacionados con el derecho que se celebran tanto dentro como fuera de

---

<sup>441</sup> Ibid.

<sup>442</sup> European External Action Services. EUCAP Nestor (Regional Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean). Disponible en: [http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general\\_overview/what\\_is\\_eucap\\_nestor\\_online](http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general_overview/what_is_eucap_nestor_online) (Consultado el 19 de diciembre de 2014).

<sup>443</sup> Ibid.

Somalia. Por su parte, en Seychelles, Tanzania y Yibuti las actividades de la misión EUCAP Nestor Somalia están dirigidas a la habilitación de las autoridades de dichos territorios a ejercer un gobierno marítimo eficaz que incluya un desarrollo de la seguridad marítima en las aguas de su jurisdicción, es decir, mar territorial, aguas interiores y zona económica exclusiva, con especial interés en la lucha contra la piratería en su sentido más amplio. Para tal efecto a través de la misión se imparten cursos prácticos sobre capacidad en seguridad marítima dirigidos a estos países con el objetivo de que con el tiempo puedan gestionarse a sí mismos a este respecto<sup>444</sup>.

A nivel regional, la misión trae expertos que se encargan de crear un mayor entendimiento de las necesidades respecto a seguridad marítima en la región, así como de asesorar en la formación de redes regionales. A este respecto uno de los principales logros ha sido la creación de una red regional de expertos en derechos y en personal especializado en la persecución de piratería y crimen marítimo<sup>445</sup>.

A todo esto hay que añadir el despliegue de equipos en Nairobi, Hargesia, Mogadiscio, Seychelles y Tanzania, además se espera establecer una oficina en Yemen cuando las medidas de seguridad lo permitan<sup>446</sup>.

Una vez analizado en qué consisten las acciones internacionales más importantes en la zona, vamos a hacer un breve repaso al resto de actores que también contribuyen a la lucha contra la piratería en las aguas del Cuerno de África. Cuando conozcamos a todos los actores implicados podremos analizar a las dificultades a las que se enfrentan para contrarrestar la piratería.

### **3.10 OTRAS FUERZAS INTERNACIONALES QUE OPERAN EN LA ZONA.**

Además de las operaciones de la OTAN y la Unión Europea existe también una coalición internacional liderada por Estados Unidos que opera en la zona y cuyo cometido oficial está volcado en la lucha contra el terrorismo. Esta coalición cuenta con tres agrupaciones, la 150, 151 y 152. De ellas, la agrupación 151 tiene en exclusiva cometidos antipiratería. Las otras dos se dedican a la vigilancia marítima y labores antiterroristas con la piratería como objetivo secundario. Participan además en las actuaciones de defensa. Tal y como

---

<sup>444</sup> Ibid.

<sup>445</sup> Ibid.

<sup>446</sup> Ibid.

hemos señalado, aunque esta coalición esté liderada por Estados Unidos que es quien aporta los componentes principales, la agrupación 151 cuenta también con aportaciones de Australia, Singapur, Turquía y Corea del Sur<sup>447</sup>. Este grupo opera bajo la resolución 1851<sup>448</sup> de Naciones Unidas, lo que les permite extender sus operaciones antipiratería dentro del espacio terrestre del territorio Somalí.

Por otro lado, también hay países que navegan de forma independiente y tienen agrupaciones que no están integradas dentro de estas coaliciones internacionales que acabamos de ver. En este sentido, Estados Unidos, es uno de los Estados que además de actuar a través de la coalición internacional y aportar fuerzas a la OTAN, también mantienen, sus agrupaciones bajo mando nacional<sup>449</sup>.

Otros países presentes en la zona de manera independiente son Francia, Reino Unido, China, Japón, Rusia, Corea del Sur, Irán, Malasia, Arabia Saudí y la India. El objetivo fundamental de esta presencia es el de la protección de sus mercantes mediante la organización de convoyes para transitar la zona, aunque *“últimamente se está consiguiendo que asuman de vez en cuando la escolta de alguno de los buques del Programa Mundial de Alimentos o de protección de los buques de la misión de Paz de la Unión Africana en Somalia (AMISON)”*<sup>450</sup>.

Es precisamente esta gran presencia internacional la que ha levantado críticas sobre el verdadero interés de estas acciones realizadas por los Estados presentes en la zona y que más que buscar una solución definitiva a la amenaza de la piratería, lo que buscan es una defensa de sus propios intereses y un mantenimiento de su estatus internacional.

Autores como Frank Kupferschmidt investigador del SWP sostienen que *“There is a strong national bias to the interests pursued by some of these states. While operating under the UN resolutions, they pursue their own agendas and follow different rules of engagement”*<sup>451</sup>. De acuerdo con la teoría de Kupferschmidt esta apertura internacional respondería más que a la amenaza de la piratería en sí a la amenaza hacia el libre comercio

---

<sup>447</sup> KUPFERSCHMIDT, Frank. “Multinational Military Engagement” en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security*. *Op. cit.*, p. 64.

<sup>448</sup> Ver capítulo 3.6.2 de este trabajo donde se habla de las resoluciones de la ONU.

<sup>449</sup> POOLE QUINTANA, Fernando. *Op. cit.*

<sup>450</sup> *Ibíd.*

<sup>451</sup> KUPFERSCHMIDT, Frank. *Op. cit.*, p. 64.



que ésta supone, de hecho desde el principio, las actividades antipiratería se han dirigido a mantener la seguridad de libre circulación de los barcos más que a acabar con el problema en sí. Las acciones se basaban en repeler los ataques, no en erradicarlos.

Otro aspecto crítico que defiende Kupferschmidt es el hecho de que “*Above and beyond the obvious aspect of self-interest, China, India and Japan all want to demonstrate their willingness to take on real responsibility in the international affairs*”.<sup>452</sup> Otros autores van incluso más allá, Smith-Windsorf sospecha que lo que la piratería ofrece a las fuerzas navales de cada estado presente en la zona es una oportunidad para demostrar su importancia<sup>453</sup>. Por su parte, Birgit Mahnkopf sostiene que tras esta presencia de fuerzas internacionales en la región puede estar en juego el control futuro de las aguas del Índico. Consideramos que todas estas voces críticas tienen bastante sentido, no cabe duda de que el interés económico está detrás de estas acciones antipiratería y que el despliegue de fuerzas navales internacionales pueda ser algo así como una “pasarela” en la que los Estados implicados puedan demostrar al resto que tienen equipamiento militar suficiente para defenderse. Podríamos incluso pensar en que es una especie de táctica disuasoria. Sobre esto podemos citar el ejemplo de China, con su presencia allí. Tal y como sostenía Kupferschmidt, es una manera de demostrar a la Comunidad Internacional su voluntad de ir incrementando su participación dentro del escenario internacional, pero puestos a pensar también podría interpretarse como una maniobra disuasoria, pues tienen un número de población muy elevado, próspera economía y según sostiene Kupferschmidt “*China is seeking to add a serious naval component to its armed forces and gain experience by participating in international operations far from home waters*”<sup>454</sup>, todo esto teniendo en cuenta que África constituye un importante escenario de la actual política exterior china.

Todas estas críticas lanzadas hacia la presencia de las fuerzas internacionales y las actividades que realizan en la zona tuvieron mucho sentido hasta el año 2013 ya que no podía obviarse que a pesar de todo el despliegue de fuerzas destinadas a luchar contra la piratería en las aguas del Índico el número de ataques piratas no se reducía, incluso en el año 2011 tuvo una tendencia al alza respecto al año 2010. Pero ya a partir de 2012

---

<sup>452</sup> Ibíd.

<sup>453</sup> SMITH-WINSORD, Brooke. (9 de enero de 2010). Lukrative Seeräuberpistole. *Financial Times Deutschland*. Disponible en: <http://archive.is/vFRwd> . (Consultado el 5 de junio de 2011)

<sup>454</sup> KUPFERSCHMIDT, Frank. *Op. cit.*, p. 70.



comenzaron a verse los resultados. A pesar de todo, hay también que tener en cuenta que en casi todas las acciones internacionales hay intereses nacionales detrás, a veces ocultos y otras no tanto y todas las acciones tanto marítimas como terrestres llevadas a cabo en la zona del Cuerno de África abren un halo de esperanza, no sólo para poner fin al fenómeno, sino también para una posible reconstrucción de Somalia, eso sí, a muy largo plazo.

### **3.11. COORDINACIÓN DE FUERZAS INTERNACIONALES EN LA ZONA.**

Ya hemos visto el número de efectivos internacionales que operan en la zona, por lo que podríamos imaginarnos el caos que supondría que cada una actuara sin tener en cuenta a las otras: habría zonas que se quedarían sin cubrir, ataques a los que acudirían agentes de más, disputas por zonas de influencia... por lo tanto la cooperación y la coordinación entre las mismas van a ser elementos muy importantes si se quiere realizar una lucha efectiva. Con el objetivo de coordinar todas las fuerzas se creó la **Conferencia SHADE** (Shared Awareness and Deconfliction). En estas conferencias que se celebran periódicamente, se reúnen los actores que tienen algo que decir en la lucha contra la piratería: las fuerzas navales, los mercantes, los armadores, los Centros de Control marítimo, etc. y tratan elementos de coordinación de las acciones antipiratería en la zona.

Con la celebración de este tipo de Conferencias se han conseguido logros importantes como:

1. El establecimiento del Corredor Internacional Recomendado (IRTC) en la zona del Golfo de Adén. De esta manera es mucho más sencillo proteger a los barcos ya que al pasar por una zona más pequeña el control de los mismos es mayor y más efectivo.
2. El desarrollo de una guía de coordinación para el IRTC.
3. Una mayor coordinación de las operaciones que se realizan en la Cuenca Oriental de Somalia.
4. Compartir medios y oportunidades de mando entre las agrupaciones.

A parte de las Conferencias SHADE, otro modo de coordinación entre las diferentes fuerzas internacionales es el uso del Sistema Mercury de comunicaciones a través de internet. Mercury es una especie de chat a través de internet que permite la comunicación

entre los diferentes grupos, es decir, si un mercante es atacado y sigue el protocolo aconsejado tendría que llamar al Control Marítimo de Northwood para informar del ataque, inmediatamente desde Northwood se escribe en el Mercury el nombre del mercante amenazado y sus coordenadas de modo que todas las fuerzas puedan verlo, también los países que actúan de manera independiente y cada uno contesta al aviso indicando quién está más cerca de la zona y puede socorrer al barco.

La cooperación y colaboración de las diferentes fuerzas es muy importante para hacer frente a la piratería, pero la colaboración de los barcos que operan en la zona también es muy importante, de ahí que como ya hemos comentado se incluya a armadores y capitanes en las Conferencias SHADE. Hay que tener en cuenta que el área a cubrir es demasiado extensa y el despliegue de fuerzas no puede abarcarlo todo. Por este motivo, la Unión Europea a través del Centro de Control Marítimo da indicaciones a los barcos que operan por las aguas del Cuerno de África para evitar los ataques, indicaciones que pasan por el registro del barco en su respectivo Centro de Control Marítimo, una vez hecho esto se analizan las características del barco y se les aconseja el tipo de actividades de defensa pasiva que pueden llevar a cabo. Todas ellas dependen de las dimensiones del barco, la velocidad que pueda alcanzar y la zona por donde transiten, de ahí que no a todos los buques se les puedan aconsejar lo mismo:

- Algunos barcos pueden usar el agua de contraincendios a presión para ahuyentar a los piratas.

- Otros también pueden enredar alambre de espinos alrededor del barco para evitar que los piratas puedan acceder a bordo.

- Colocar maniqués a bordo con armas para asustar a los piratas o llevar grupos de protección armados, que es lo que cada vez usan más pesqueros españoles y desde el control de *Atalanta* lo consideran una medida muy eficaz.

- Establecimiento de ciudadelas, también denominadas “*habitaciones del pánico*”<sup>455</sup> son compartimentos habilitados en los barcos donde la tripulación puede encerrarse en caso de ser abordados por piratas. Estas ciudadelas tienen que contar con sistemas de comunicación para poder dar aviso del ataque. No son recomendadas en todas las zonas porque mientras que en el Golfo de Adén la presencia de las fuerzas

---

<sup>455</sup> POOLE QUINTANA, Fernando. *Op. cit.*

internacionales es mayor, siempre habrá cerca algún barco que pueda socorrerles, no así en la Cuenca Oriental de Somalia donde la ayuda militar puede tardar hasta dos días en llegar y antes de que esto ocurra “*los piratas en su desesperación pueden prender fuego al barco*”<sup>456</sup>.

Considerando los datos aportados por el IMB, que ya hemos analizado al principio de este trabajo, la intervención internacional sí ha conseguido reducir la actividad pirática en las aguas del Índico, consiguiendo de esta manera garantizar la protección de los barcos del Programa Mundial de Alimentos (primera prioridad de la *Operación Atalanta*), de los que depende la alimentación de gran parte de la sociedad somalí y que desde que comenzó la operación no ha sido secuestrado ninguno. Otro éxito ha sido el de la protección de los barcos de la Misión de Paz de la Unión Africana en Somalia (AMISON), que sí que han sido atacados pero no secuestrados porque las fuerzas internacionales les han hecho frente. Además se han desarticulado un gran número de grupos de piratas. Según los datos con los que contamos, se desarticularon 142 grupos en el año 2010, 65 de ellos por *Atalanta*, el triple de los que se desarticularon en el año 2009<sup>457</sup>. La ampliación del marco de actuación de las operaciones, permitiéndoles un mayor acercamiento a la costa es lo que está haciendo posible esta mejora en los resultados porque les permite capturar a los piratas según salen de la playa. No podemos olvidar, que todos estos éxitos no serían posibles sin la información aportada por los servicios de inteligencia que es la que facilita las actuaciones cerca de la costa de los diferentes países que operan en la zona. Tendríamos aquí un dato que fortalece nuestra hipótesis principal y es que el problema surge del territorio, en este caso del somalí, y sus condiciones de vida.

Otro argumento que fortalece nuestra hipótesis también viene reforzado por los resultados de la Operación Atalanta. Si bien se han conseguido éxitos en los dos primeros cometidos de la operación, no han conseguido garantizar una máxima protección a los pesqueros, ni han conseguido una reducción del número de piratas, por tanto, las medidas son exitosas en términos de protección y respuesta a los ataques piratas pero no en la erradicación de la actividad. No se ha conseguido disuadir a los piratas de que ejerzan la actividad. Naciones Unidas calcula que actualmente hay alrededor de dos mil quinientos piratas, mientras que la Unión Europea la sitúa en torno a los dos mil, una u otra no se alejan de la realidad. “*Para los somalíes el negocio de la piratería es muy rentable, los beneficios*

---

<sup>456</sup> *Ibíd.*

<sup>457</sup> *Ibíd.*

*son altísimos y los riesgos son mínimos, hasta tal punto es así que la piratería se está afianzando como un modo de vida en la sociedad somalí*”<sup>458</sup>. Vemos aquí otra idea que refuerza nuestras hipótesis, la piratería es un negocio con el que los señores de la guerra y las autoridades locales aumentan sus beneficios y la población civil se gana la vida con actividades con las que obtienen ganancias mayores de las que obtendrían si se dedicaran a cualquier actividad legal, de ahí, nuestro empeño en defender la idea de que a la piratería no se debería hacer frente sólo desde el mar porque no es ahí donde radica el problema. La seguridad de las aguas solo frena el problema pero no lo soluciona y dicho sea de paso constituye un freno bastante pobre porque se centra sobre todo en la protección de los barcos del Programa de Alimentos de la ONU y de los mercantes más importantes que tienen su ruta por el golfo de Adén no de los pesqueros que siguiendo la ruta del atún se ven obligados a salirse del Corredor Internacional Recomendado. Además, la Comunidad Internacional defiende también esta idea *“la acción militar por sí sola no podrá acabar con la piratería y es necesario una aproximación al lugar del problema. Es necesario aplicar medidas en todos los ámbitos para poder hacer frente a los obstáculos actuales que impiden su erradicación*”<sup>459</sup>.

Otro aspecto importante a tener en cuenta en la lucha contra la piratería en Somalia es que también se está intentando combatir al problema desde el ámbito regional e incluso local, por tanto, consideramos que los éxitos cosechados respecto a la lucha contra la piratería en las aguas del Índico se debe no solo a las acciones internacionales, sino también a las regionales y locales que aunque a menor escala y con menos recursos también están contribuyendo a acabar con el problema.

### **3.12. GRUPO DE CONTACTO SOBRE LA PIRATERIA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA.**

El Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia (CGPCS) fue creado en enero de 2009 de conformidad con la Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas donde se hacía un llamamiento a los estados y las organizaciones regionales comprometidas en la lucha contra la piratería a establecer un mecanismo de cooperación internacional. De acuerdo con Zach, Seyle y Vestergaard el CGPCS se define a sí mismo como un *“foro donde facilitar la discusión y coordinación*

---

<sup>458</sup> *Ibíd.*

<sup>459</sup> *Ibíd.*

de acciones dirigidas a la supresión de la piratería”<sup>460</sup>. Bueger, va más allá y opina que el Grupo de Contacto ha llegado a ser “*the central site for organizing and planning the fight against Somali piracy*”<sup>461</sup>. En palabras de Donna Hopkins “*we are an informal group of actors who works together*”<sup>462</sup>. Y es que a diferencia de otros foros internacionales, en el CGPCS participan representantes de todos los sectores afectados por la piratería: gobiernos, organizaciones internacionales, fuerzas armadas, representantes de industrias pesqueras y navieras, etc.

### A) Formación del Grupo de Contacto

Según Zach, Seyle y Vestergaard los inicios del CGPS los encontramos en diciembre de 2008 cuando a raíz del llamamiento a la cooperación internacional para luchar contra la piratería, la Secretaria de Estado de los Estados Unidos de América, Condoleeza Rice anunció al Consejo de Seguridad la intención de su país de “*work with partners to create a Contact Group on Somali piracy*”<sup>463</sup>. Tanto Estados Unidos como diferentes organismos de Naciones Unidas conocían la amenaza que la piratería en el Índico suponía y ya habían comenzado a trabajar en un plan antipiratería. Fue tras una de las reuniones de la OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) a la que acudieron Bush y Rice donde se comentó la amenaza que la piratería suponía para el transporte de petróleo. Tras esta reunión, se ordenó a Mark Kimmitt, entonces asistente de la Secretaría de Estado de asuntos Militares y Políticos, que desarrollara algún modo de aproximación al problema. Kimmitt con la ayuda de otros oficiales decidió poner en marcha un grupo de contacto en el que a nivel internacional se tratara la piratería en las costas de Somalia<sup>464</sup>.

Por tanto, podemos considerar que el Grupo de Contacto es una idea estadounidense por lo que su configuración institucional está basada en el plan de acción contra la piratería

---

<sup>460</sup> ZACH, Danielle , SEYLE, Conor and VESTERGAARD MADSEN, Jens. “Burden-Sharing Multi-level Governance: A study of the Contact Group on Piracy off The coast of Somalia”. One Earth Future Foundation and Oceans Beyond Piracy. Broomfield, 2013, p. 19. Disponible en: [http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/OBP-Burden\\_Sharing.pdf](http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/OBP-Burden_Sharing.pdf) (Consultado el 28 de abril de 2014).

<sup>461</sup> BUEGER, Christian. (February 2004). “*Transnational Governance, Somali Piracy and the Contact Group: An analytical primer*”. Working Paper of the lessons learned Project of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, N° 1. Cardiff: Cardiff University. p. 1. Disponible en: <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/10/Bueger-2014-The-Contact-Group-on-Piracy-An-analytical-primer.pdf> (Consultado el 28 de octubre de 2014).

<sup>462</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins. *Op. cit.*

<sup>463</sup> ZACH, Danielle A, SEYLE, Conor and VESTERGAARD MADSEN, Jens. *Op. cit.* p.18

<sup>464</sup> *Ibíd.*

del gobierno americano, basado a su vez en la US National Strategy for Maritime Security: “Maritime Security” del año 2005, bajo la administración Bush.

Tal y como ha señalado Hopkins, en un principio se pretendía que el Grupo de Contacto estuviera formado por dos tipos de estados:

- Aquellos que tuvieran recursos, como una importante flota naval y que estuvieran dispuestos a contribuir en la eliminación del problema. Es decir, Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Alemania.
- Aquellos Estados que estuvieran directamente afectados por la piratería, que estuviera muy interesados en la piratería o afectados por ella. En el caso de España, se consideró desde un principio, debido a su interés en el tema (no olvidemos que España fue junto con Francia uno de los promotores de la Operación Atalanta). Lo mismo ocurrió con Corea que unos meses antes había acogido en Seúl una reunión de alto nivel donde se trató el tema de la piratería en Somalia.

Como ya hemos señalado anteriormente, la primera reunión del Grupo de Contacto tuvo lugar en enero de 2009 y a ella acudieron veinticuatro países, tres organizaciones regionales (la Unión Europea, la Unión Africana y la OTAN) la Secretaría General de la ONU y la Organización Marítima internacional.

El CGPCS se basa en cinco pilares fundamentales: la mejora del apoyo operacional y de inteligencia en las acciones antipiratería, el fortalecimiento de las redes judiciales para la persecución y detención de piratas, el fortalecimiento de las capacidades de autodefensa de la industria pesquera, la interrupción de las operaciones financieras de los piratas y aumentar los esfuerzos diplomáticos y la información pública con el objetivo de disuadir a los piratas para que dejen de delinquir<sup>465</sup>. Para conseguir estos objetivos, el Grupo de Contacto creó cinco grupos de trabajo, cada uno especializado en uno de los pilares para que fuera mucho más fácil trabajar en ellos:

- Grupo de Trabajo 1: se encarga de la coordinación militar y operacional, del intercambio de información y de la creación de un centro regional de coordinación.

---

<sup>465</sup> Ibíd. p. 20

- Grupo de Trabajo 2: encargado de los aspectos judiciales. Cuenta con la ayuda de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).
- Grupo de Trabajo 3: dedicado a la concienciación y la toma de medidas de prevención de la industria pesquera. Cuenta con la ayuda del IMO.
- Grupo de Trabajo 4: le corresponde el papel de la mejora de la información pública y diplomática.
- Grupo de Trabajo 5: este grupo se creó dos años más tarde, en 2011 y su misión principal es la de la interrupción de las empresas piratas en tierra, es decir, la lucha contra la financiación que la piratería recibe a través de otros negocios ubicados en zona terrestre. Entre otras cuestiones, analizan los flujos financieros de la piratería y cómo mejorar el intercambio de información y cooperación entre gobiernos y sectores privados.

En su participación en el seminario sobre piratería celebrado en Cardiff en mayo de 2014, Donna Hopkins hizo mucho hincapié en la idea de que el Grupo de Contacto no depende de ninguna organización internacional. El Grupo de Contacto se financia a través de la contribución voluntaria de gobiernos, sectores industriales y otros. Lo que sí que ha hecho Naciones Unidas es ofrecerse para la correcta administración de esos fondos y de este modo garantizar la transparencia y la responsabilidad con la causa. Hopkins señaló además que en su opinión el grupo funciona porque todos los participantes piensan que la piratería es un peligro y una amenaza y quieren encontrar soluciones. No manejan gran cantidad de documentos, sino que lo hacen de manera un poco informal *“like a group of friends who meet together”*. Las reuniones del CGPCS se realizan de dos maneras:

-En una sesión plenaria que se reúne dos veces al año y a la que acuden todos los miembros de los diferentes grupos.

- Reuniones de los diferentes grupos que se celebran varias veces al año.

En 2014, el CGPCS aprobó una reforma constitucional que supuso la reducción de grupos de trabajo pasando de cinco a tres:

- Grupo de Trabajo 1: encargado de la construcción de capacidades.
- Grupo de Trabajo 2: se encarga de la coordinación marítima.



- Grupo de Trabajo 3: este grupo realiza las tareas que antes tenía asignadas el Grupo 5, es decir, se encarga de la interrupción de las empresas piratas en tierra y de la coordinación de los investigadores del crimen<sup>466</sup>.

Hopkins considera que el Grupo de Contacto es eficiente y trabaja bien, además mantienen contacto con los países que forman parte del Código de Conducta de Djibouti, que veremos más adelante, y con el propio gobierno Somalí, aunque respecto a este último Hopkins señaló que “tienen graves problemas internos y la piratería no se encuentra entre ellos”.

Por su parte, autores como Bueger, Zach, Seyle y Madsen consideran útil y efectiva la función del Grupo de Contacto. Bueger resalta la capacidad del grupo para “*transform the problematic situation into manageable problems and to identify solutions for these problems*”<sup>467</sup>, algo que también nosotros consideramos positivo y efectivo. Pero, estos autores ponen en duda que este tipo de grupos pueda funcionar en contextos diferentes ya que su éxito se debe en parte a que es un problema muy específico, concentrado en una región muy concreta y que afecta negativamente a muchos sectores que son los que forman parte del grupo de contacto. “*One crucial reason is that it (el Grupo de Contacto) has been driven by its circumscribed geographic and issue focus- piracy off Somalia’s coast. Its narrow scope of concern has generated identifiable actors with well-defined interest in countering piracy. This has facilitated de-politicized, pragmatic discussions within the CGPCS and limited the potential for participants to derail the process*”<sup>468</sup>.

Tampoco Hopkins se muestra muy optimista sobre el éxito que la creación de un Grupo de Contacto similar para otro tipo de casos o contra la piratería en otras regiones pudiera tener: “*No sé si esto se podría repetir en otros casos porque el caso de Somalia es único. Por primera vez todos los países están de acuerdo en que es una situación de alto riesgo y esto es algo que no ocurre siempre*”, “*...esto funciona ahora y bien pero no sé si podría reproducirse en otras circunstancias*”<sup>469</sup>.

---

<sup>466</sup> “Lessons from Piracy. Capturing the experience of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia”. Contact Group of Piracy off the Coast of Somalia, Cardiff University and Economic and Social Research Council. Disponible en: <http://www.lessonsfrompiracy.net/faq/> (Consultado el 8 de febrero de 2017).

<sup>467</sup> BUEGER, Christian. “Transnational Governance, Somali Piracy and the Contact Group: An analytical primer”. Working Paper of the lessons learned Project of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, No.1 (February 2014), Cardiff: Cardiff University. p.4

<sup>468</sup> ZACH, Danielle A, SEYLE, Conor and VESTERGAARD MADSEN, Jens. *Op. cit.*

<sup>469</sup> Entrevista realizada por la autora a Donna Leigh Hopkins. *Op. cit.*



### 3.13. MEDIDAS REGIONALES EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERIA.

Tal y como señala el teniente coronel Barrada Ferreiros *“aunque la situación final deseada es que Somalia sea capaz de juzgar y encarcelar a los piratas que actúan desde su territorio, tanto desde la perspectiva de las Naciones Unidas como de la Unión Europea, la alternativa más viable en el momento actual consiste en potenciar nuevos acuerdos con los Estados de la región para la entrega de piratas, de forma que la carga que su enjuiciamiento y encarcelamiento representa pueda ser compartida entre el mayor número posible de ellos”*<sup>470</sup>.

Si bien consideramos que estas declaraciones son ciertas y que lo ideal sería que Somalia pudiera gestionar su propio problema no tenemos que obviar el hecho de que la piratería no es solo problema de Somalia, sino de toda la región ya que los ataques piratas repercuten en el comercio y el turismo de toda la zona, por tanto, consideramos que la cooperación regional no debería entenderse como una solución temporal hasta que Somalia pueda hacerse cargo de sus propios problemas, sino como una solución para garantizar la seguridad en las aguas del Índico con la que todos los países de la zona saldrán beneficiados. Para hacer esta declaración nos basamos en el análisis que Robin Geiss y Anna Petrig realizan sobre la piratería y el robo a mano armada en el mar, estos dos autores sostienen que *“the importance of regional cooperation in the quest to effectively repress piracy is widely recognized”* ya que tanto la Asamblea General de Naciones Unidas en su resolución 63/111 de Febrero de 2009 como el Código de Prácticas para la Investigación del Crimen de piratería y Robo a Mano Armada de la Organización Marítima Internacional hacen hincapié en la cooperación no solo a nivel internacional, sino también a nivel regional e incluso sub-regional para hacer frente a las amenazas que atentan contra la seguridad marítima entre las que se encuentran la piratería<sup>471</sup>.

De acuerdo con Adjoa Anyimadu, investigadora de Chatham House, los países que forman el Cuerno de África están muy interconectados económicamente, por tanto, la piratería que se origina en Somalia repercute directamente en la economía de otros países de la zona especialmente en Kenia, Tanzania y las islas Seychelles donde también se han

---

<sup>470</sup> BARRADA FERREIROS, Alfonso. “El Talón de Aquiles de Atalanta: El enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas”. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, marzo 2011, p. 17. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_marco/2011/DIEEEM01-2011Atalanta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM01-2011Atalanta.pdf) (Consultado el 08 de enero de 2015).

<sup>471</sup> GEISS Robin y PETRIG Anna. *“Piracy and Armed Robbery at Sea. The Legal Framework for Counter Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden”*. Oxford University Press, 2011, p. 44.

registrados ataques perpetrados por piratas somalíes a pesar de encontrarse a mil seiscientos kilómetros al este de Somalia. Según datos aportados por Anyimadu, entre el año 2008 y 2012, años en los que la actividad pirata en la zona estaba en su punto álgido, el número de barcos que atracaron en puertos keniatas cayó de 35 a cero<sup>472</sup>. Por tanto y considerando las repercusiones negativas que la actividad está trayendo a los países de la región, estos han comenzado a desarrollar también medidas para combatir la piratería y salvaguardar sus propios intereses. De este modo hemos visto como sirviéndose de la ayuda internacional países como Kenia, Seychelles, Tanzania, Maldivas y las islas Mauricio han comenzado a aceptar piratas en sus prisiones bajo garantía de que el encarcelamiento se realizará respetando los derechos humanos y que esos piratas recibirán un juicio justo.

Otra iniciativa regional fue la firma del Código de Conducta de Djibouti, un acuerdo que guarda ciertas similitudes con el ReCAAP y que como veremos más adelante ha servido de inspiración para la creación de los Acuerdos de Kampala dirigidos a luchar contra la piratería y el robo a mano armada en la costa occidental africana.

Barrada Ferreiros describe el Código de Conducta respecto a la represión de la piratería el robo a mano armada contra barcos en el océano Índico y el Golfo de Adén, más conocido como Código de Conducta de Djibouti (DCoC) como *“un instrumento internacional no vinculante que trata principalmente de la cooperación entre los Estados de la región del Océano Índico occidental y el Golfo de Adén en lo relativo a la represión de la piratería”*.<sup>473</sup> Se concertó el 29 de enero de 2009.

Hay que señalar que aunque hemos calificado el DCoC como de una medida regional, en realidad su creación fue asistida por la Organización Marítima Internacional pero como lo que se pretende con la firma del DCoC es que sean los propios países de la región quienes gestionen la seguridad en las aguas de la zona hemos obviado que en la base de la creación de este código se encuentre una organización internacional. Una vez aclarado este punto, retomamos el análisis del Código de Conducta de Djibouti y señalamos que en un principio el acuerdo fue firmado por nueve países: Djibouti, Etiopía, Kenya,

---

<sup>472</sup> ANYIMADU, Adjoa. Chatham House. (Julio 2013). Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from The Indian Ocean. P. 12. Disponible en: [http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp\\_maritimesecurity\\_0.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf) (Consultado el 30 de diciembre de 2014).

<sup>473</sup> BARRADA FERREIROS, Alfonso. *Op. cit.*

Somalia, Madagascar, Seychelles, Maldivas, Tanzania y Yemen. Más adelante se sumaron a su firma Comoras, Egipto, Eritrea, Jordania, las islas Mauricio, Mozambique, Omán, Arabia Saudí, Sudáfrica, Sudán y los Emiratos Árabes Unidos, lo que supone un total de veinte estados sobre un total de veintiuno que podían haber tomado parte<sup>474</sup>.

Tal y como señala la Organización Marítima Internacional, los países firmantes se comprometen a cooperar con el derecho internacional en una serie de aspectos tales como la investigación, persecución y arresto de personas sospechosas de cometer actos de piratería o que faciliten dicha labor, persecución y arresto de embarcaciones que resulten sospechosas, el rescate de personas y embarcaciones que hayan sido atacados por piratas, repatriación y cuidados de pescadores, tripulaciones o pasajeros que hayan sido atacados por piratas, especialmente aquellos que hayan sufrido episodios violentos y la conducción de operaciones conjuntas tanto entre los diferentes países que han firmado el código como con las fuerzas internacionales que operan en la zona<sup>475</sup>.

Además, los países firmantes se comprometen a examinar sus legislaciones internas para así poder asegurar que existen leyes que castiguen el delito de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Estos países también se han comprometido a llevar a cabo unas directrices que permitan ejercer la jurisdicción y así poder realizar enjuiciamientos e investigaciones de supuestos piratas o personas relacionadas con el delito de piratería.

Otro de los compromisos que adquieren los estados al firmar el CDoC es el de la cooperación mutua y el intercambio de información a través de una serie de centros que se han habilitado para tal efecto. Estos puntos de información se encuentran en Sana'a (Yemen), Mombasa (Kenia) y Dar es Salaam (Tanzania).

En cuanto a los fondos con los que se sustenta el CDoC provienen de las donaciones voluntarias que realizan los Estados que pertenecen a Naciones Unidas, la Organización Marítima internacional o cualquier tipo de organización o institución privada o persona individual que soporte la lucha contra la piratería. Actualmente el país que más ha contribuido en este sentido ha sido Japón que en el año 2011 aportó alrededor de catorce millones y medio de dólares, le siguen Arabia Saudí y las islas Marshall con cien mil dólares, la República de Corea con noventa mil, Holanda con algo más de setenta y dos

---

<sup>474</sup> International Maritime Organization. "*Djibouti Code of Conduct*". Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (Consultado el 8 de enero de 2015).

<sup>475</sup> *Ibíd.*

mil dólares, Francia con cerca de cincuenta mil y Noruega con cuarenta mil seiscientos dólares<sup>476</sup>.

Han pasado ya varios años desde que entró en vigor el DCoC y aunque en principio parecía ser un proyecto ambicioso y difícil de poner en marcha debido a las reticencias de los países a la hora de compartir información autores como Geiss y Petrig señalan que la iniciativa ha sido elogiada por suponer un escalón más en la creación de un instrumento central que permita el desarrollo de capacidades a nivel regional. Por su parte, autores como Christian Bueger y Mohanvir Singh Saran consideran que se han producido una serie de progresos desde la implementación del Código y que existe hoy en día una actividad que prueba que el código está empezando a ser eficaz<sup>477</sup>. Mostramos nuestro acuerdo con esta postura defendida por Bueger y Saran ya que desde la entrada en vigor del DCoC ha aumentado el número de países comprometidos con el código así como las acciones anti piratería que desde los países de la zona se están llevando a cabo.

Hasta este punto hemos analizado las operaciones que tanto desde una perspectiva internacional como regional se están desarrollando para erradicar la piratería, basándose en su persecución y castigo pero hay que señalar que también se están llevando a cabo proyectos que no están enfocados militarmente, sino que están dirigidos a las comunidades somalíes, especialmente a aquellos colectivos más propensos a caer en las redes de la piratería y en la rehabilitación de piratas de nivel más bajo. Algunos de estos proyectos son Youth and Risk Initiatives and Norwegian Church Aid's Livelihoods to Piracy<sup>478</sup>.

En estos últimos epígrafes hemos visto como desde el año 2008, año en que comenzaron las primeras acciones antipiratería a nivel internacional hasta hoy, se han producido muchos adelantos gracias a los cuales podemos considerar que se está consiguiendo mermar los ataques en la zona aunque aún no podemos hablar de erradicación. Compartimos la opinión de expertos como Guilfoyle, Bueger, Stockbruegger, Bryan

---

<sup>476</sup> International Maritime Organization. Djibouti Code of Conduct. Project Implementation Unit. *International Maritime Organization Maritime Safety Division*. Edition 1: June 2011-Jan 2012, p. 6. Disponible en: [http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU\\_Brochure\\_1st\\_edition.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU_Brochure_1st_edition.pdf) (Consultado el 12 de enero de 2015).

<sup>477</sup> BUEGER, Christian, SINGH SARAN, Mohanvir. "Finding a Regional Solution to Piracy: Is the Djibouti Process the Answer?". *Piracy-studies.org*, agosto 2012. Disponible en: <http://piracy-studies.org/2012/finding-a-regional-solution-to-piracy-is-the-djibouti-process-the-answer/> (Consultado el 12 de enero de 2015).

<sup>478</sup> ANYIMADU, Adjoa. *Op. cit.*

Mabee o James A. Malcolm que en el seminario “Into the Blue: Rethinking Maritime Security” celebrado en Cardiff los días veintiséis y veintisiete de junio de 2014, declararon que la piratería en las aguas del Índico no estaba erradicada y que aún está por ver qué pasará si en el año 2016, fecha prevista, se pone fin a las operaciones desplegadas en la zona, según declaraciones de Christian Bueger: *“Piracy is not the past but the future. In Somalia piracy is always about future”*. Aun así, los datos del IMB y el IMO muestran un más que considerable descenso en el número de ataques piratas que reiteramos, se deben a todas las medidas tanto a nivel internacional como regional o subregional que se están tomando. También consideramos que gran parte de estos adelantos se deben al informe que Jack Lang, Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia, presentó en 2011 en el que proponía una serie de reformas a tener en cuenta para que la lucha contra la piratería en el Cuerno de África fuera más efectiva.

### **3.14. PROPUESTAS LANG PARA LA ERRADICACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LA PIRATERIA EN EL CUERNO DE ÁFRICA.**

Como ya hemos señalado, en el año 2008 comenzaron a ponerse en marcha las acciones militares en la zona para combatir la piratería. Tres años más tarde, en 2011, los ataques a embarcaciones en las aguas del Índico lejos de mitigarse habían aumentado en una cifra muy considerable y los piratas habían extendido su zona de actuación llegando a cometer asaltos cerca de las islas Seychelles. Estos hechos demostraron que las medidas militares no eran suficientes para hacer frente al problema de la piratería en las aguas del Cuerno de África. La Comunidad Internacional, encabezada por Naciones Unidas, también fue consciente de esta situación, por tanto, una vez que se hubo admitido que el problema no radicaba en el mar, sino que provenía del territorio somalí, empezó a trabajar para aplicar medidas en todos los ámbitos posibles, y que serían complementadas con la acción militar que hasta el momento se había venido desarrollando en las aguas de la zona.

A este respecto cobra gran importancia el ya mencionado informe que el ex ministro francés y actual Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia, Jack Lang elaboró al respecto y que enfatizaba los puntos fundamentales en los que había que centrarse para que la lucha contra la piratería fuera eficaz.

Lo primero que Lang destacaba en su informe era la necesidad de mejorar las medidas que se estaban desarrollando en la zona. Para ello, recomendaba un incremento en la cooperación no sólo entre las diferentes fuerzas que operaban, sino también con las autoridades de Somalilandia y Puntlandia, con quien sería muy recomendable compartir la información y estrechar lazos de colaboración.

Además proponía una mejora de las medidas jurisdiccionales y judiciales existentes. En este sentido, recomendaba acabar con las trabas judiciales, lo que supondría la adaptación de los códigos penales de los diferentes países que operan en la zona de tal manera que quede contemplado el delito de piratería. A la vez convendría establecer una jurisdicción universal para los actos de piratería cometidos en esta zona.

Como novedades, Jack Lang destacaba que sería necesario hacer frente al fenómeno a través de un plan multidimensional que fuera especialmente dirigido a las zonas de Somalilandia y Puntlandia y que incluyera tres componentes fundamentales: el económico, el de seguridad y el jurídico-jurisdiccional. Es decir, Lang proponía una “somalización de las soluciones” para que éstas fueran más efectivas. Esta “somalización” se aplicaría en tres términos:

**En términos económicos:** se recomienda incrementar el desarrollo de actividades alternativas a la piratería, salvaguardando la soberanía de las autoridades somalíes en su territorio, así como asegurarse que el desarrollo de estas nuevas actividades no provoque un incremento de la piratería. Las acciones prioritarias se centrarían en incrementar la actividad en los puertos y las actividades pesqueras, así como impulsar la exportación de ganado y el desarrollo de las telecomunicaciones y los servicios.

**En términos de Seguridad:** ayudar a las autoridades somalíes a proteger su territorio a través de sus fuerzas soberanas. Se debería establecer un cuerpo de policía y guardacostas. Además, se debería perseguir no sólo a los piratas, sino a los verdaderos artífices de las actividades que están en tierra y que son los que más beneficios obtienen de esta actividad ilegal.

Respecto a las **novedades jurídico-jurisdiccionales**, Jack Lang recomendaba la creación en ocho meses de tribunales mixtos. Serían tribunales nacionales constituidos bajo cobertura de pseudomandato internacional, es decir, que contara

con jueces internacionales y nacionales, una definición de normas aplicables, supervisión internacional, apoyo tutela y la financiación del Tribunal Internacional<sup>479</sup>. En concreto, se crearían tres tribunales: uno en Somalilandia, otro en Puntlandia y otro en Arusha (Tanzania). Siendo una prioridad la Corte de Puntlandia y la extraterritorial de Arusha para “*garantizar su reconocimiento internacional*”<sup>480</sup>.

Las medidas propuestas por Lang fueron en su día muy esperanzadoras, y podemos señalar que a día de hoy se han comenzado a realizar algunas de ellas y el resultado está siendo bastante exitoso<sup>481</sup>. Podríamos decir que lo que Lang proponía era un pequeño plan de reconstrucción de Somalia que implicase a las autoridades locales y a los miembros de la Comunidad Internacional. A día de hoy se ha producido un aumento de la cooperación entre las fuerzas que operan en la zona y entre las fuerzas de los países de la región, además ya hemos visto como la Unión Europea se está encargando del entrenamiento de fuerzas especiales somalíes que puedan garantizar la seguridad en el territorio y también en el mar. Respecto a la constitución de los tribunales, si se ha conseguido llegar a acuerdos con Somalilandia y Puntlandia para que juzguen piratas y los encarcelen. Lo que es viable de momento es la creación de una corte extraterritorial en Arusha, idea que en un principio fue bien acogida por Francia, Rusia y Portugal, mientras que Reino Unido y Estados Unidos se mostraron en contra de la propuesta principalmente por dos razones:

-En primer lugar por la gran cantidad de dinero que costarían las obras, unos cien millones de dólares que podrían invertirse en la región.

---

<sup>479</sup> ESCOBAR HERNÁNDEZ, Concepción. *Op. cit.*

<sup>480</sup> LANG, Jack. Informe del Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia. Anexo a la carta del 24 de enero de 2011 de la Secretaría General al Presidente del Consejo de Seguridad (S/2011/30), p. 21. Disponible en: [http://cil.nus.edu.sg/wp/wpcontent/uploads/2010/10/Lang\\_report\\_S-2011-301.pdf](http://cil.nus.edu.sg/wp/wpcontent/uploads/2010/10/Lang_report_S-2011-301.pdf) (Consultado el 02/06/2011).

<sup>481</sup> En términos de Seguridad, la Unión Europea a través de sus misiones EUCAP Nestor y EUTM Somalia se está encargando de formar a los somalíes tanto en seguridad terrestre como marítima para que sean ellos mismos quienes puedan gestionar sus problemas de Seguridad. En el plano jurídico-jurisdiccional los territorios de Somalilandia y Puntlandia ya han comenzado a juzgar piratas, al mismo tiempo, se han firmado acuerdos con Kenia, Seychelles, las Islas Mauricio, Maldivas y Tanzania para que los piratas puedan cumplir penas en sus cárceles.



-En segundo lugar, la constitución somalí no permite que los asuntos de Somalia se traten en tribunales fuera de Somalia, por lo que el GFT se posicionó en total desacuerdo con la propuesta.<sup>482</sup>

Tampoco hemos podido constatar hasta ahora que se hayan llevado a cabo las medidas económicas propuestas por Jack Lang respecto a la promoción en Somalia de actividades alternativas a la piratería como el aumento de la actividad en los puertos o el auge de las exportaciones, como sí se ha conseguido en la región de Somalilandia. Hay que tener en cuenta que a pesar de que Somalia cuenta con un nuevo gobierno desde el año 2012, la estabilidad en sus territorios sigue siendo prácticamente nula y los enfrentamientos internos con los rebeldes de Al Sabah siguen siendo una constante. Donna Hopkins señalaba que *“el gobierno de Somalia está formado por un pequeño grupo de personas que solo opera en una pequeña área de Mogadishio”*. Por tanto, teniendo esto en cuenta, consideramos que esos adelantos económicos no pueden ser viables sin un gobierno efectivo que los respalde. En este orden de ideas, hemos podido constatar que la mayor parte de la propuestas de Lang son esperanzadoras, pero no son viables a corto plazo, sí a muy largo plazo y siempre teniendo presente la cooperación internacional. Por otro lado, estas medidas cuentan con la colaboración de las autoridades somalíes pero tenemos que tener en cuenta que según hemos visto en capítulos anteriores de este trabajo algunas de esas mismas autoridades están vinculadas a su vez con la corrupción y la piratería, como es el caso de Puntlandia, por tanto habría que tener presente este inconveniente y observar si realmente ellos tienen una verdadera voluntad de colaborar ya no sólo en la lucha contra la piratería, sino en la reconstrucción de su propio país.

Hasta aquí hemos visto las misiones antipiratería que se están llevando a cabo en el Cuerno de África a nivel internacional, regional y local. Basándonos en los informes del IMB, debemos resaltar el rotundo éxito que todas estas actividades están teniendo a la hora de frenar el número de ataques piratas en la región. Ya hemos visto en el primer capítulo de esta investigación como desde el año 2014 apenas se están registrando ataques piratas en las aguas del Índico. Aun así, la Unión Europea considera que la amenaza sigue estando presente y teme que una vez que las tropas de la Operación Atalanta se hayan

---

<sup>482</sup> House of Commons Foreign Affairs Committee Report (2012). Piracy off The Coast of Somalia. Tenth Reports of Session 2010-12. Londres, p. 48. Disponible en: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/1318.pdf> (Consultado el 15 de enero de 2015).



retirado, los piratas vuelvan a actuar. Partiendo de esta idea, en febrero de 2016, el Grupo Político y Militar (PMG) de la Unión Europea decidió extender la Operación Atalanta hasta diciembre de 2018, en este periodo las tropas de la Unión Europea además de dedicarse a las principales tareas a las que hemos hecho referencia se dedicarán también a una serie de tareas secundarias:

- Prestar apoyo a través de sus medios y capacidades (y siempre bajo previa petición) a las misiones EUCAP Nestor, a EUTM Somalia, a la Representación Especial de la Unión Europea para el Cuerno de África, a la Delegación Europea en Somalia y a los programas MASE Y CRIMARIO. Este respaldo no tendrá carácter ejecutivo y se limitará a prestar apoyo técnico y logístico así como a la provisión expertos y entrenamientos marítimos. Se exige además a las misiones EUCAP Nestor, MASE y CRIMARIO que elaboren un plan previo que permita organizar el apoyo que Atalanta deberá prestarles.
- Ayudar a hacer frente a las actividades pesqueras ilegales. El PMG destaca la importancia de compartir información en este sentido con todos los actores de la Unión Europea presentes en la región, con la idea de mantener una estrategia comunicativa notable con la población y las autoridades somalíes<sup>483</sup>.

Como hemos analizado a largo de estos capítulos dedicados a Somalia, son muchos los problemas que contempla el país al igual que son muchas las medidas que se están tomando a todos los niveles para poder hacer frente no solo a la piratería marítima, sino también a los problemas de estabilidad e inseguridad que presenta Somalia. A nivel de seguridad marítima hemos analizado todas las medidas que se están desarrollando y hemos comprobado, tomando como referencia los datos que registra cada año el IMB, que el resultado está siendo muy satisfactorio y los ataques piratas en la zona han descendido considerablemente pero la inestabilidad en el país es aún un problema no resuelto. En Somalia no hay instituciones, hay grandes problemas internos y la piratería no se encuentra ente sus prioridades, de ahí que las tropas internacionales hayan decidido ampliar su estancia en las aguas del Índico.

---

<sup>483</sup> Reunión celebrada en el Consejo de Europa el 8 de febrero de 2016. Documento: Holistic and Coordinated Strategic Review of CSDP Engagement in Somalia and the Horn of Africa: PMG CONSIDERATIONS – OPERATION ATALANTA.

## Capítulo 4.

### EL GOLFO DE GUINEA: EL FENÓMENO PARTICULAR DE NIGERIA.

De acuerdo con Tull<sup>484</sup>, Otto, Pérouse e investigadores del International Crisis Group, el Golfo de Guinea ha sido una de las zonas más afectadas por la piratería desde hace décadas. El enérgico crecimiento de la zona y sus importantes recursos petrolíferos, levantaron el interés internacional por la región, sobre todo a nivel económico y por tanto, la preocupación por la inseguridad marítima de estas aguas que en los últimos años se ha visto notablemente incrementada.

Según el Almirante José Luis Urcelay *“el Golfo de Guinea es una de las áreas marítimas más inseguras del mundo, escenario de un elevado porcentaje de las acciones de piratería y robo a mano armada que se comenten hoy en día en la mar”*<sup>485</sup>.

Antes de introducirnos en la piratería en el Golfo de Guinea vamos a definir geográficamente la zona para delimitar exactamente el espacio del que estamos hablando, de este modo, el mismo Urcelay señala que no existe unanimidad a la hora de definir concretamente el Golfo de Guinea y que mientras algunos estudiosos lo delimitan entre Guinea-Bissau o Senegal hasta Guinea Ecuatorial, otros lo hacen desde Liberia o Costa de Marfil hasta Gabón. En otras ocasiones, se habla del espacio entre Mauritania y Angola. Para esta investigación sólo analizaremos Nigeria por ser el país de la región donde más actos de piratería se cometen y donde, como veremos más adelante, numerosos estudios sitúan el origen de la piratería en la zona, pero siempre que hablemos del Golfo de Guinea como región lo haremos en un sentido amplio, siguiendo al catedrático Juan Luis Suárez de Vivero. Suárez, al hablar de esta región, se refiere al territorio que va desde Guinea-Bissau hasta Angola, por lo que englobaría a 16 países ribereños que en total comprenden catorce mil ochenta y siete kilómetros de costa y un área terrestre de algo más de seis millones de kilómetros cuadrados y un espacio marítimo de nueve millones de kilómetros cuadrados<sup>486</sup>.

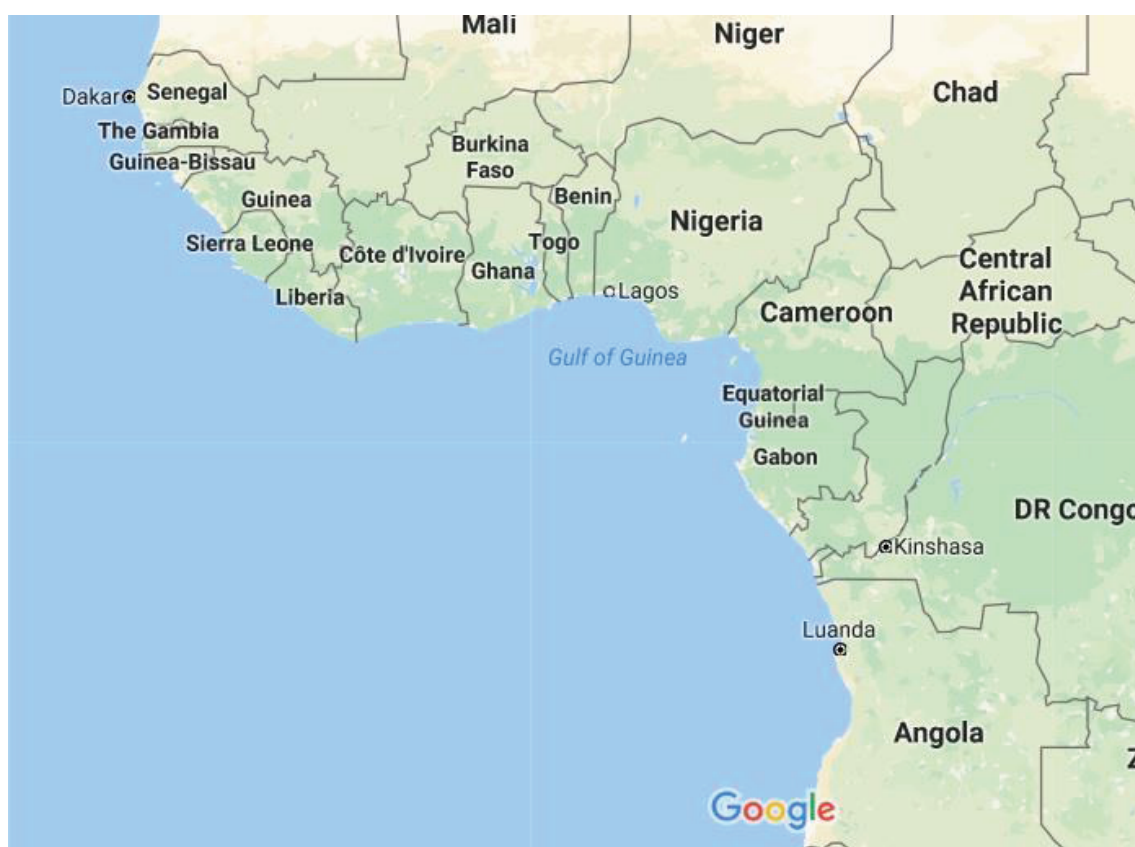
---

<sup>484</sup> TULL, Dennis M. “West Africa” en *Piracy and Maritime Security... Op. cit.*, p. 28.

<sup>485</sup> URCELAY VERDUGO, José Luis. “La Piratería en el Golfo de Guinea: retos y soluciones” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014, p. 199.

<sup>486</sup> SUÁREZ DE VIVERO, Juan Luis. “Marco Geopolítico y Políticas de la Unión Europea en la Cuenca Atlántica” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo*

**Figura 22: Mapa del Golfo de Guinea.**



Fuente: Google Maps.

Tal y como hemos señalado anteriormente de todos los países de la zona del Golfo de Guinea, es en la costa de Nigeria donde parece concentrarse el grueso de los ataques perpetrados por piratas en la región. Según datos aportados por el IMB, en 2014 se registraron dieciocho ataques en la costa nigeriana, lo que podría suponer un ligero descenso comparado con el año 2013 en el que se registraron 31. Pero el propio IMB alerta que concretamente en este caso las cifras no son del todo precisas porque muchos ataques no se reportan ya que las naves afectadas no informan del ataque o intento de ataque a las autoridades u organizaciones competentes<sup>487</sup>. A su vez, estos datos muestran como en los últimos años el número de asaltos ha ascendido considerablemente lo que ha provocado que desde diferentes foros internacionales como Naciones Unidas, la Unión Europea o seminarios científicos sobre seguridad marítima se haya comenzado a prestar

---

*de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014, p. 26.

<sup>487</sup> Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2014.

una mayor atención a esta zona del continente africano a la que investigadores del International Crisis Group han denominado “The New Danger Zone”.

Por tanto, y teniendo en cuenta estos datos, a la hora de analizar la zona del Golfo de Guinea vamos a centrar nuestra atención en Nigeria porque es en sus costas, puertos y aguas interiores donde más ataques se producen. Además, autores como Otto o Vreÿ sostienen que son los piratas nigerianos quienes perpetran gran parte de los ataques que se producen en el oeste del continente africano. De este modo y cómo hemos hecho con los casos de estudios anteriores: Indonesia y Somalia, vamos a analizar la situación geográfica y política de Nigeria para pasar a continuación a un análisis profundo del desarrollo de la piratería en estas aguas y de las acciones antipiratería que se están llevando a cabo en la región.

#### **4.1. NIGERIA: SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y POLÍTICA.**

Nigeria comprende un territorio de algo más de novecientos veintitrés mil setecientos kilómetros cuadrados, extendido en la zona de África occidental, en la frontera norte del Golfo de Guinea. En la zona centro y en el norte del país el paisaje predominante es la sabana, mientras que en el sur encontramos selva umbrófila. Nigeria se encuentra atravesada por dos ríos: el Níger y el Benue. Ambos desembocan en el delta del Níger, zona muy rica en recursos y, como veremos más adelante, foco de gran parte de las protestas violentas que han tenido lugar en el país así como de la piratería moderna.

Nigeria es el país más poblado de África y el octavo más poblado del mundo con una estimación en 2013 de ciento setenta y tres millones de habitantes. Es una república federal de corte presidencialista regida por la Constitución de 1999. Su Jefe de Estado es el Presidente de la República que es elegido por sufragio universal cada cuatro años<sup>488</sup>. El país está constituido por treinta y seis estados federados y el territorio de su capital federal, Abuja<sup>489</sup>. Tal y como señala Castro González, los diferentes Estados Federados que conforman el país, están dirigidos por un gobernador que es elegido a través de sufragio cada cuatro años y cuentan con “*amplias competencias de autogobierno a todos*

---

<sup>488</sup> CASTRO GONZÁLEZ, Julio. “Intereses Empresariales en el Golfo de Guinea” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014, p. 170.

<sup>489</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Nigeria: las brechas de un petroestado*. Catarata y Casa África. Madrid, 2010, p.23.

*los niveles*”. Al frente del territorio que comprende la capital se encuentra un ministro del gobierno que es asignado por el presidente del país.

**Figura 23: Mapa de Nigeria.**



Fuente: Google Maps.

Desde su descolonización, la historia de Nigeria se ha caracterizado por el conflicto lo que ha dado lugar a un proceso democrático poco consolidado con expresiones de legitimidad política muy limitada lo que a su vez alienta el comportamiento violento en algunas de las regiones de este gran país africano.

Respecto a su estructura social, el doctor Mbuyi Kabunda afirma que Nigeria cuenta con 250 grupos étnicos y 450 lenguas<sup>490</sup>, autores como Raquel Quílez<sup>491</sup> y los investigadores del observatorio “Escola de Cultura de Pau”, distinguen principalmente tres por ser las más numerosas; conocidas como las “Big Three” y se distribuyen de manera homogénea por el territorio nigeriano. De este modo destacan:

**-Hausa-Fulani:** comprende un 29% de la población. Se concentra en el norte del país donde se respeta la Sharía. La gran mayoría profesan la religión musulmana.

<sup>490</sup> KABUNDA BADI, Mbuyi. “Nigeria: petróleo, religión y divisiones étnicas”. *Política exterior*, Vol. 25, n° 140, 2011, ISSN 0213-6856, pp. 38-42.

<sup>491</sup> QUÍLEZ, Raquel. (s.f). Nigeria: Guerra de Confesiones. [Entrada en blog]. Guerras Olvidadas. Conflictos relegados a un Segundo plano. Un documento de El Mundo.es. Disponible en: [http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras\\_olvidadas/nigeria.html](http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras_olvidadas/nigeria.html) (Consultado el 18 de mayo de 2015).

**-Yoruba:** a esta etnia pertenece un 21% de la población. La mayoría se encuentra en el suroeste de Nigeria y en su mayor parte son seguidores de cultos ancestrales.

**-Igbos<sup>492</sup>:** de religión cristiana, es el grupo étnico más grande del sudeste del país con un 18% de la población nigeriana. En los años sesenta los igbos protagonizaron la guerra de Biafra para lograr su secesión<sup>493</sup>.

El equilibrio entre estas tres etnias se sustenta a base de alianzas con otros grupos minoritarios que pueblan las diferentes regiones como las comunidades cristianas de la región nigeriana de Middle Bet<sup>494</sup> que constituyen un freno en la expansión de los Hausa-Fulani hacia el sur o las alianzas con los grupos que habitan en los territorios petroleros del Delta del Níger, que combatieron de parte del gobierno en contra de la secesión de Biafra protagonizada como hemos señalado anteriormente por los cristianos Igbos<sup>495</sup>.

Tal y como hemos visto que ocurre en el caso de Somalia, esta variedad étnica y religiosa va a traer consigo conflictos violentos que en el caso de Nigeria se van a ver incrementados como consecuencia de la gran riqueza en recursos naturales que se encuentran concentrados especialmente en la zona del Delta del Níger. A este respecto, Edewor, Aluko y Folarin sitúan estos conflictos interétnicos y culturales en 1914 con el surgimiento de los protectorados británicos del norte y el sur bajo la administración de Lord Frederick Lugard. Esta agrupación trajo consigo la unificación involuntaria de grupos étnicos con importantes diferencias históricas y culturales, algunas como los Yoruba y los Edo cuentan con una rivalidad que se remonta al siglo XV cuando el Imperio Benin y el Oyo se disputaban la región y que se vio incrementada en la etapa post colonial: *“the relationship between the Yoruba and Edo-speaking people before colonialism had been that of the proverbial cat and mouse, which had led to cold war, mutual distrust and mounting tensión”*<sup>496</sup>. Algo parecido ocurrió en el norte con los estados Hausa aunque en

---

<sup>492</sup> También escrito Ibos.

<sup>493</sup> Escola de Cultura de Pau, “Nigeria” en Base de Datos sobre Conflictos y Construcción de paz. Disponible en: <http://escolapau.uab.es/conflictosypaz/genero.php?paramidioma=0&idgenero=60> (Consultado el 18 de mayo de 2015).

<sup>494</sup> El Middle Bet es una región del centro de Nigeria que se caracteriza por la diversidad y heterogeneidad de grupos y culturas que pueblan la región y que constituye la separación entre el norte musulmán y el sur cristiano.

<sup>495</sup> Escola de Cultura de Pau, “Nigeria” en Base de Datos sobre Conflictos y Construcción de paz. Disponible en: <http://escolapau.uab.es/conflictosypaz/genero.php?paramidioma=0&idgenero=60> (Consultado el 18 de mayo de 2015).

<sup>496</sup> EDEWOR Patrick. “Managing Ethnic and Cultural Diversity for National Integration in Nigeria”. *Developing Countries Studies*. Vol.4, Nº.6, 2014, pp.70-76. Disponible en:



este caso la unión se consiguió a través de una religión común, la musulmana. Por tanto, con la llegada del colonialismo no se buscó una unificación siguiendo la evolución natural de los pueblos nigerianos, sino que se unificó a la fuerza buscando la conveniencia y la facilidad para el gobierno colonial y su sistema productivo, basado en las extracciones de recursos y las exportaciones. Tras el proceso de independencia se decidió mantener estas fronteras “*por el beneficio de la estabilidad política del continente*”<sup>497</sup> lo que ha generado conflictividad que sigue teniendo repercusión en la actualidad: “*The ‘Nigeria’ project was a distant comparison to Italy, Germany and Spain whose unification from the Middle Ages to the 19th century was by the freewill or choice of the people under dynamic leadership. The act of merger by the European colonial powers merely forced the diverse ethnic groups of Northern and Southern Protectorates into a single entity without consultation with the various ethnic groups or their leaders. This autocratic and undemocratic British colonial policy, therefore, marked the origin of ethnic conflicts in the country*”<sup>498</sup>.

Autores como Robert I. Rotberg consideran que toda esta variedad étnica supone un reto a la hora de hacer de Nigeria una “nación”. Poner de acuerdo intereses y objetivos de grupos étnicos tan diferentes (los musulmanes del norte, que son además el grupo predominante y los cristianos y comunidades tradicionales del sur) constituye todo un reto político para el actual sistema de gobierno nigeriano caracterizado por la debilidad legal e institucional, una nefasta burocracia, desorden económico y corrupción<sup>499</sup>.

#### **4.1.1. Periodo colonial.**

La llegada de los europeos supuso también un cambio respecto al modo de subsistencia del país. Antes de la colonización, la agricultura, la ganadería y la pesca eran las actividades que garantizaban la subsistencia de las diferentes comunidades nigerianas. En el siglo XVI y XVII, el comercio de esclavos pasó a convertirse en la actividad más lucrativa de la región, lo que según Álvarez Feáns supuso “*el principal aliciente para la presencia europea*”<sup>500</sup>. Considerando los datos aportados por Álvarez Feáns, en este

---

<http://www.iiste.org/Journals/index.php/DCS/article/view/11785/12140> (Consultado el 19 de mayo de 2015).

<sup>497</sup> SUÁREZ DE VIVERO, Juan Luis. *Op. cit.*, p. 28.

<sup>498</sup> *Ibíd.* p. 73.

<sup>499</sup> ROTBERG, Robert I. (Ed.). *Crafting the new Nigeria. Confronting the Challenges*. Lynne Rienner Publishers, 2004, p. 4.

<sup>500</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 27.

periodo se comercializó con alrededor de 24 millones de esclavos en toda África Occidental lo que “*supuso un desastre económico y social sin precedentes para la costa Oeste en general y para Nigeria en particular*”. Finalmente, en el siglo XIX el Imperio británico decidió abolir esta práctica y reemplazar la actividad por el comercio de productos ricos en la región como el aceite de palma, lo que respondía a las nuevas demandas de la Europa de la época, además, tal y como señala Álvarez Feáns citando a Ihonvbere y Shaw “*la primera meta del gobierno indirecto era la destrucción de la sociedad tradicional y la promoción de un comercio orientado a la exportación*”<sup>501</sup>.

Fue así como se comenzó a incentivar el cultivo de cacao, caucho cacahuete algodón y palma en detrimento de los productos que los habitantes de Nigeria estaban habituados a cultivar. De este modo se vieron inmersos en la economía moderna, cada vez más dependiente de las exportaciones y por tanto del capital extranjero. Una economía diseñada por la metrópoli que incluía un plan de desarrollo que Ihonvbere y Shaw han denominado como “*poco coherente*” ya que lo que hizo fue sentar las bases para “*un crecimiento capitalista sin desarrollo en Nigeria*”<sup>502</sup>. Las comunidades indígenas cada vez tenían más trabas para poder cultivar y comercializar sus productos; poco a poco se puso fin a las casas comerciales del delta y el gobierno declaró una política de protección estatal para el capital extranjero, además la aparición del petróleo supuso “*un estancamiento en la base productiva de la economía que se ha ido destruyendo gradualmente, a medida que Nigeria se ha ido configurando como una economía de exportación petrodependiente*”<sup>503</sup>.

En 1914, nacería Nigeria, aun dependiente de la colonia pero con las regiones del Norte y del Sur unificadas bajo un mismo nombre. Cabe destacar que a pesar de esta unificación, la nueva etapa no hizo sino incrementar las rivalidades ya existentes entre las diferentes etnias, provocando un sentimiento contra el colonizador y sentando las bases de la lucha por la independencia:

*“British colonial rule, with its attendant alienation and subjugation of the indigenous people, resulted in agitation for self-government. The history of Nigeria was therefore dominated by 'struggle for freedom' between 1922 and 1959. Notable Nigerians like Sir Herbert Macaulay, Dr. Nnmmi Azikwe, Chief*

---

<sup>501</sup> Ibid., p. 29.

<sup>502</sup> Ibid., p. 30.

<sup>503</sup> Ibid.



*Sire Ahmadou Bello, Chief Anthony Enahoro, to mention but a few, are known as the founders and fathers of Nigerian NATIONALISM*”<sup>504</sup>.

Estos reclamos dieron como resultado que los británicos comenzaran a materializar una serie de concesiones a la población nigeriana, de este modo en 1922 apareció la primera Constitución de Nigeria, redactada por Sir Clifford, que dejaba la puerta abierta a la aparición de los primeros partidos políticos cuya finalidad era la participación en el Consejo Legislativo.

Veinticinco años más tarde, Clifford fue sustituido por Arthur Richard quien a su vez redactó una segunda constitución que permitía la creación de consejos regionales en el norte, el este y el oeste del país. Este paso supuso una regionalización de la política porque permitió el diseño de políticas regionales que muy a menudo suponían la opresión de las minorías que habitaban en esa zona.

En 1945, Richards es sustituido por Macpherson que redactó otra constitución que establecía un sistema federal en el que se otorgaba poder a las regiones dependiendo de su tamaño. Esta nueva decisión incrementó las tensiones al ser la región del norte más del doble de grande que las otras dos juntas, lo que le otorgaba una mayor representación. Aprovechando esta ventaja, los dirigentes del norte establecieron que su representación en la Cámara de los Representantes fuera del 50%, cifra que unos años más adelante se elevó a un 52%. Esta medida suponía una considerable desventaja para el resto de etnias que manifestaron su descontento apoyando a los diferentes grupos políticos que estaban comenzando a emerger y que comenzaran a defender los intereses de las etnias a las que representan. De este modo, la zona Igbo se concentrará en torno al National Council of Nigerian Citizens (NCNC) fundado en 1944 y que contaba como presidente con Herbert Macaulay de quien la autora Helen Chapin Metz apunta que es a menudo mencionado como “*the father of Nigerian nationalism*”<sup>505</sup> y con Nnamdi Azikiwe como Secretario General.

Los miembros del partido provenían de diferentes organizaciones afiliadas tales como uniones de trabajadores, clubes políticos, asociaciones profesionales, grupos sociales y

---

<sup>504</sup> Embassy of the Federal Republic of Nigeria, Washington D.C. “Nigeria: Past, present and future”. <http://www.nigeriaembassyusa.org/index.php?page=nigeria-past-present-and-future> (Consultado el 11 de marzo de 2016).

<sup>505</sup> METZ, Helen Chapin. *Nigeria: A country of Study*. Library of Congress. Federal Research Division. Washington D.C, 1992.

más de cien organizaciones étnicas. El NCNC respaldaba la creación de nuevas regiones en las que se tuvieran en cuenta la voz de las minorías como un importante paso intermedio en la creación de un fuerte gobierno de unidad nacional.

Por su parte, en la zona Yoruba el partido más importante era el Action Group (AG) que surgió en 1951 como respuesta al control Igbo del NCNC y llegó a convertirse en su gran competidor en el sur del país a nivel nacional y a nivel local en la zona oeste. El AG fue fundado por Obafemi Awolowo secretario general de la agrupación política *Egbe Omo Oduduwa*, por tanto se considera que el AG es el partido político de esta agrupación. Awolowo era también el líder de la Nigerian Produce Traders' Association, de ahí la gran conexión que este partido tenía con intereses comerciales que eran además muy notorios debido al avance económico de la zona Oeste del país<sup>506</sup>. Junto a Awolowo otro de sus grandes líderes era Samuel Akintola. El AG respaldaba la idea defendida por los grupos minoritarios de crear estados autónomos dentro de la estructura del estado federal.

La zona norte del país, la Hausa-Fulani, se concentró en torno al Northern People's Congress (NPC), que se formó a finales de 1940 por un grupo de musulmanes del noreste del país para contrarrestar las actividades de los partidos políticos del sur. Su líder principal era Ahmadu Bello sardauna de Sokoto, aunque también destacan Abubakar Tafawa Balewa que llegará a convertirse en Primer Ministro de Nigeria una vez alcanzada la independencia y Aminu Kano, ambos educados en el extranjero y con una visión política más amplia que la que ofrecían las directrices del partido. El NPC protegía las instituciones políticas y sociales del norte frente a la influencia de las instituciones del sur del país y el mantenimiento de las tradiciones, la religión y la integridad territorial de las regiones del norte, incluyendo también las zonas con población no musulmana. Esta acotación de la política del partido trajo consigo problemas internos entre los líderes más conservadores y aquellos que pretendían ampliar sus aspiraciones políticas. De este modo, en 1950 Aminu Kano abandonó el NPC y fundó el Northern Elements Progressive Union (NEPU) que formó una alianza parlamentaria con el NCNC.

Estos tres partidos acordaron la aceptación de la Constitución Federal que restaba poder al gobierno central para dárselo a las regiones lo que suponía además que el reparto de las riquezas se hiciera en función de las necesidades de cada región. Esta decisión no gustó a las minorías étnicas que se rebelaron en contra de las etnias dominantes creando

---

<sup>506</sup> Ibid.

sus propios partidos. En 1954, se celebraron las primeras elecciones que dieron como resultado un gobierno de coalición con el NPC y NCNC. La nueva constitución, conocida como Constitución Littleton, establecía en Lagos la capital de Nigeria y otorgaba a las regiones un carácter semisoberano, sentando de este modo las bases de un modelo de gobierno para la Nigeria independiente. Desde ese momento, las regiones contaron con plena autonomía a la hora de gestionar su administración y política interna mientras que el gobierno central se encargaría de la política exterior y la regional. Así, en el norte dominaba la etnia hausa, en el sur la igbo y en el este la yoruba, lo que se traducía en la opresión de las etnias minoritarias en cada una de las regiones. Vemos por tanto como ya desde tiempos de la colonización el escenario político nigeriano va a estar fuertemente influenciado por la regionalización, lo que unido a otros factores, como los étnicos y religiosos van a suponer una importante dificultad en el desarrollo viable de una Nigeria independiente.

Otro de los problemas que comenzaron también con la Constitución de 1954 y que sigue teniendo repercusiones en la actualidad es la dependencia que el país tiene del capital extranjero. Álvarez Feáns señala que con la entrada en vigor de esta constitución “*la Administración colonial, a través de ciertas manipulaciones de tipo legal y administrativo, se aseguraba de que el capital foráneo gozase de una posición dominante en el naciente Estado nigeriano*”<sup>507</sup>. Además, los nuevos políticos locales formados bajo influencia de los colonos occidentales se convirtieron en aliados del capital procedente de la inversión extranjera, concretamente de las multinacionales que cada vez estaban más presentes en la zona, especialmente aquellas relacionadas con el sector petrolero. Este asunto también ha sido motivo de discordia dentro del estado nigeriano porque el reparto de beneficios obtenidos por la explotación de las materias primas ha sido siempre motivo de conflicto. La ya mencionada Constitución Richard establecía el principio de derivación que suponía que “*los ingresos derivados de la explotación de recursos naturales deberían ser distribuidos proporcionalmente a la contribución hecha por cada una de las regiones al Gobierno Central*”<sup>508</sup>. Este principio no hizo más que promover las diferencias y rivalidades étnicas y regionales debido a la disparidad en la producción de recursos que tienen las diferentes zonas de Nigeria.

---

<sup>507</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 34.

<sup>508</sup> *Ibíd.*, p. 35.

Las últimas elecciones antes de la llegada de la independencia tuvieron lugar en 1959. En ellas, los grupos del sur se unieron con grupos minoritarios del norte para así evitar el gobierno del NPC. Ninguna de las formaciones obtuvo una mayoría para poder gobernar en solitario por lo que los británicos favorecieron la creación de una coalición entre el NPC y el NCNC. De este modo, Abubakar Tafawa Balewa del NPC se convertía en primer ministro y Namdi Azikiwe del NCNC en presidente del Senado.

#### **4.1.2. Independencia de Nigeria. La Primera República (1960-1966).**

El 1 de octubre de 1960, Nigeria obtiene la independencia con la monarquía como forma de gobierno, de este modo el Jefe de Estado era la Reina Isabel II representada por un gobernador general. Durante los tres primeros años que siguieron a la independencia de Nigeria, el gobierno federal estuvo en manos de la anteriormente mencionada coalición NPC-NCNC pese a las diferencias existentes entre ambos partidos, un NPC musulmán, regionalista y aristócrata y un NCNC cristiano, nacionalista y populista.

Una alianza NCNC-AG hubiera sido más lógica debido a posturas políticas más afines pero aliarse con el NPC garantizaba al NCNC una mayoría parlamentaria. De este modo, se nombró Jefe de Gobierno al Dr. Benjamin Nnamdi Azikiwe del NCNC y Abubakar Tafawa Balewa del NPC Primer Ministro. El NPC dominaba en la región norte del país, mientras que el NCNC lo hacía en el este. El AG que quedó como partido de oposición seguía teniendo un peso muy importante en el oeste de Nigeria aunque se iba debilitando cada vez más debido a los problemas internos que a su vez reflejaban las diferencias dentro de la sociedad Yoruba. Todo esto generó una inestabilidad en la región que poco a poco comenzó a influir en la estructura política del país<sup>509</sup>. En 1962, se rompía el liderazgo del AG como resultado del distanciamiento entre sus dos líderes principales Akintola y Awolowo. Awolowo presentaba una ideología más radical y abogaba por la adopción del socialismo democrático como ideología de partido. Por su parte, Akintola prefería mantener los elementos más conservadores dentro del partido y buscaba el mantenimiento de buenas relaciones con el resto de partidos. Finalmente, la mayoría radical de Awolowo's propulsó la expulsión de Akintola del partido quien una vez fuera

---

<sup>509</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 110.

fundó un nuevo partido llamado United People's Party que buscaba una política de colaboración con el gobierno NPC-NCNC<sup>510</sup>.

La expulsión de Akintola del AG trajo consigo disturbios muy violentos en toda la región del este que repercutieron en la política regional. El gobierno federal decretó el estado de emergencia disolvió la legislatura y nombró a un administrador federal en la región del este, además desde el gobierno federal comenzaron a investigar a varios líderes del AG destapando casos de corrupción en los que el propio Awolowo estaba inmerso:

*“A special commission found that Awolowo had funneled several million pounds from public development corporations to the Action Group through a private investment corporation when he was prime minister of the Western Region in the 1950s. The regional government seized the corporation's assets and pressed legal claims against the Action Group”<sup>511</sup>.*

En el transcurso de estas investigaciones se descubrió también que Awolowo junto con otros líderes planeaban una conspiración contra el gobierno federal por lo que se les juzgó por traición condenándolos a diez años de prisión. Mientras tanto, se levantó el estado de emergencia, el Primer Ministro Tafawa consideró que Akintola había sido expulsado injustamente y se le volvió a nombrar Primer Ministro de la Región del Este como cabeza de una coalición entre su partido el United People's Party y el NCNC.

Mientras tanto, a nivel federal, el debate giraba en torno a la creación de diferentes regiones dentro del país a parte de las tres en las que estaba dividido. Como veremos a continuación, las diferentes etnias utilizarán los partidos políticos para ir consiguiendo más poder dentro del estado federal. Las minorías étnicas de cada región van a ser las más afectadas por estos movimientos políticos y serán las que protagonicen diferentes protestas.

El 1 de octubre de 1963, Nigeria cambió su forma de gobierno de monarquía a república aunque siguió perteneciendo a la Commonwealth y conservando la estructura federal. Nnamdi Azikiwe se convirtió en presidente de la Primera República en Nigeria y Tafawa Balewa siguió conservando su puesto de Primer Ministro.

---

<sup>510</sup> Ibid.

<sup>511</sup> Ibid.

En la esfera regional, el gobierno dividió la región oeste en dos partes (Oeste y Medio Oeste) pasando las dos regiones a estar bajo dominio del NCNC. A estas dos hay que sumar la región del Este que también estaba controlada por el NCNC. Este hecho no va a gustar mucho a gran parte de la población que “*se sentiría cada vez menos representada por sus gobernantes*”<sup>512</sup>. Las desavenencias dentro de los partidos políticos existentes se sucedían, tanto es así que incluso la alianza NPC-NCNC que había gobernado el país desde su creación se estaba disolviendo<sup>513</sup>. Con este ambiente, a finales de 1964 comenzó la campaña para las primeras elecciones tras la independencia que estaría marcada por dos grandes alianzas: por un lado la Nigerian National Alliance (NNA) formada por el NPC, el Nigerian National Democratic Party (NNDP), partido formado por Akintola, y los partidos de oposición formados por las minorías étnicas de las regiones de Medio Oeste y el Este. Por otro lado, estaba la United Progressive Grand Alliance (UPGA) formada por el NCNC, lo que quedaba del AG que se había visto muy mermado por las escisiones internas y dos partidos minoritarios del norte el Northern Elements Progressive Union y el United Middle Belt Congress.

Finalmente, en las elecciones de noviembre de 1965, el NNDP de Akintola con el apoyo del NPC logró una victoria rodeada de sospechas e irregularidades. Álvarez Feáns también señala que este panorama de malestar político propició que se crearan “nuevas fuerzas sociales” representadas por la clase obrera y campesina, el colectivo de parados y subempleados y la burguesía con carácter nacional que van a protagonizar diferentes protestas y a propiciar el malestar general sobre esta supuesta democracia. Además, todo este malestar fomentaba el caldo de cultivo para que se produjera un alzamiento militar<sup>514</sup> que llegó en enero de 1966.

#### **4.1.3. Golpe de Estado de 1966.**

El 15 de enero de 1966, un grupo bien organizado de oficiales del ejército, en su mayoría Igbos, liderados por el mayor Chukwuma Nzeogwu, se rebelaron y asesinaron al Primer ministro Tafawa, a Bello, a Akintola y a algunos líderes de la región del Norte en un intento de golpe de estado y de hacerse con el poder. Sin embargo, no obtuvieron el respaldo de la mayoría de los militares que permanecieron fieles al gobierno y, bajo

---

<sup>512</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 39.

<sup>513</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 111.

<sup>514</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 39.

órdenes del comandante en jefe general Johnson Aguiyi-Ironsi, sofocaron la revuelta, volviendo a restablecer el orden e instaurándose un gobierno militar presidido por el general Aguiyi-Ironsi, un igbo de la región del Este<sup>515</sup>.

Tanto Metz como Álvarez Feans coinciden en que el nuevo gobierno comenzó prometiendo *“prestar atención a los intereses de todos los nigerianos”*<sup>516</sup>, esto caló hondo en la población, pero una vez en el poder las cosas fueron muy distintas. Ironsi suspendió la Constitución, prohibió los partidos políticos y asociaciones étnicas, creó un nuevo plan económico, disolvió los cuerpos legislativos y creó un Gobierno nacional militar aboliendo el federalismo con la intención de impulsar un gobierno unitario. Esto no gustó demasiado en las diferentes regiones donde además se comenzó a acusar a Ironsi de favoritismo con los Igbos. En junio de 1966, tuvo lugar una gran revuelta en el norte que terminó con la vida de 100.000 igbos. Un mes más tarde soldados del norte hicieron un contragolpe de estado y asesinaron a Ironsi pasando a sustituirle en el poder el general norteco Yakubu Gordon, que fue nombrado por los oficiales musulmanes. Gordon era cristiano, perteneciente a uno de los grupos étnicos minoritarios, los Agas, que provenían de la región central de Nigeria conocida como “Middle Belt”. Al subir al poder, Gordon restableció el federalismo y creó 12 nuevos estados, *“en aras de darle más fuerza a la región del Norte, debilitar los otros poderes regionales e impedir cualquier intento secesionista en el Este y el Oeste, sobre todo teniendo en cuenta que precisamente la región del Este contaba, desde el establecimiento del principio de derivación en un 50 por ciento en la Binn’s Commision de 1964, con la enorme riqueza proporcionada por las petroleras”*<sup>517</sup>.

Veremos por tanto como en la historia política de Nigeria van a jugar un papel muy importante no solo las disputas por el poder central, sino también por la gestión de las riquezas del país. Estos dos aspectos serán los principales desencadenantes de la primera guerra civil de Nigeria.

En septiembre de 1966 volvieron a sucederse los ataques a los igbos en el norte por parte de los musulmanes tradicionalistas y con el apoyo de varios líderes de la región del Este. Según Melt, estos ataques se produjeron incluso con más ferocidad que en ocasiones

---

<sup>515</sup> MWAKIKAGILE Godfrey. “Nigeria” en MATHEWS, Martin P. (Ed.). *Nigeria: Current issues and Historical Background*. Nova Science Publishers, New York, 2002, p. 24.

<sup>516</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 40.

<sup>517</sup> *Ibíd.*, p. 51.



anteriores: “*attacks on Igbo in the north were renewed with unprecedented ferocity, stirred up by Muslim traditionalists with the connivance, Eastern Region leaders believed, of northern political leaders*”<sup>518</sup>. Se estima que entre 8.000 y 10.000 igbos fueron asesinados en estos ataques y que más de un millón tuvieron que regresar a la región del Este. En respuesta a esta violencia, algunos norteños fueron masacrados en ciudades del este como Port Harcour.

Mientras, el coronel Chukwuemeka Odumegwu-Ojukwu, antiguo aliado de Ironsi, también igbo y en desacuerdo con Gowon se hizo con el control de todas las instancias federales de la región del Este. En septiembre de 1966, Gowon organizó una conferencia nacional en Lagos a la que acudieron varios miembros del ejército, entre ellos Ojukwu, para encontrar juntos una solución al conflicto regional. A pesar de la voluntad por parte de los norteños de hacer algunas concesiones, no se llegó a ningún acuerdo porque no era posible garantizar la seguridad de los igbos fuera de la región del Este. A esto hay que añadir la idea que subraya Álvarez Féans y es que las minorías de cada una de las regiones solicitaban “*la creación de una Federación compuesta por un mayor número de estados, que respondan a las realidades étnicas y socioeconómicas locales*”<sup>519</sup> y es que desde la creación de la federación se habían incrementado los conflictos entre las minorías étnicas y el gobierno central, especialmente entre aquellas minorías que habitaban en zonas ricas en recursos petroleros como ocurría en la región del Delta del Níger, que veían peligrar sus derechos y el control de los recursos existentes en sus tierras. Al no llegar a ningún acuerdo en esta conferencia, Ojukwu se negó a asistir a reuniones sucesivas y amenazaba con la secesión de la Región Este. En enero de 1967, el gobierno militar de Ghana reunió en Aburi a los diferentes líderes políticos nigerianos en busca de una solución a los problemas internos en torno a la composición del estado nigeriano. Awolowo pidió la salida de las tropas del norte que se encontraban en la zona Oeste alegando que si esto no sucedía y la Región del Este abandonaba el gobierno federal ellos también lo harían. Finalmente se llegó a un acuerdo y las tropas norteñas salieron del Oeste. En mayo, Gowon dictó un decreto en el que implementaban los acuerdos alcanzados en Aburi que llamaban a la unidad de Nigeria, mientras las tensiones entre las diferentes regiones iban en aumento. La Región del Norte que desde la independencia del país se había mostrado muy sujeta a sus tradiciones ahora se mostraba favorable a la creación de una federación

---

<sup>518</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 113.

<sup>519</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 41



con muchos estados. Por su parte, la región del Medio Oeste, observando el panorama en el que el país estaba inmerso, se declaró neutral en caso de que estallara una guerra civil<sup>520</sup>.

Ojukwu no aceptó el plan de reconciliación y el 26 de mayo celebró una Asamblea General Consultiva en la Región para separarse de Nigeria. El 30 de mayo de 1967, la Región del Este se declara estado independiente bajo el nombre de República de Biafra lo que condujo al estallido de la guerra en julio de 1967.

#### **4.1.4. La Guerra de Biafra (1967-1970).**

Tal y como hemos señalado en el epígrafe anterior, el 30 de Mayo de 1967 Ojukwu declaró a Biafra República Independiente. Según Falola y Heaton, Ojukwu sostuvo su autoproclamación y el enfrentamiento que trajo consigo como una guerra para su supervivencia y que el fin último del gobierno federal fue el genocidio de los igbos<sup>521</sup>. De este modo, la propaganda biafreña justificó la guerra como una cuestión de autodefensa y se sirvió del mensaje del genocidio contra los igbos y de la resistencia de los igbos cristianos a los musulmanes del norte para ganarse la simpatía de muchos países occidentales que a través tanto de sus gobiernos como de diferentes organizaciones no gubernamentales y grupos religiosos comenzaron a enviar comida y medicinas a los rebeldes.

La República de Biafra fue reconocida por Zambia, Gabón, Tanzania y Costa de Marfil, según Metz, el resto de países africanos se vieron en un compromiso al respecto al ser también reconocida por Sudáfrica y Rodesia del Sur. En el plano internacional mientras que Francia, Portugal e Israel se decantaron por proporcionar armas a los revolucionarios biafreños, Reino Unido y la Unión Soviética se decantaron por abastecer a la Federación Nigeriana<sup>522</sup>. Tal y como explica Ortiz, Estados Unidos mantuvo una política de no-intervención en el conflicto pero se mostró en todo momento partidario a la posición del gobierno de Nigeria, atendiendo a sus intereses personales tal y como hicieron el resto de países:

---

<sup>520</sup> STREMLAU, John J. *The International Politics of the Nigerian Civil War, 1967-1970*. Princetown University Press, 2015, p. 77.

<sup>521</sup> FALOLA Toyin, HEATON, Mathew M. *"A history of Nigeria"*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008, p. 175.

<sup>522</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 42.

*“El Departamento de Estado declaró el 11 de julio de 1967 que había rechazado un requerimiento del gobierno de Nigeria para ayuda militar argumentando que su disputa con Biafra era un asunto puramente interno destinado a ser resuelto por los mismos nigerianos. El 22 de agosto expresó su pesar de que la Unión Soviética estuviese enviando considerables cargamentos de aviones a retroimpulso, armas y otro equipo militar a Nigeria y reiteró que el gobierno de los Estados Unidos había decidido no enviar y no proveer de ninguna manera con armas a cualquiera de los dos bandos en conflicto. Esto explicaba la gran reducción de suministros a Nigeria que habían descendido de 800.000 dólares en 1966 a 50.000 dólares en 1967, variando también completamente la naturaleza de la ayuda pues ésta había cambiado de entrenamiento médico militar entre las mismas fechas. En todo caso, y por diversas razones, las simpatías norteamericanas han estado con el gobierno central, el que como gobierno fuerte, militar, nacido de un golpe de estado y pro-occidental, reúne muchas de las características de los numerosos regímenes surgidos a consecuencia de alzamientos violentos de la oficialidad joven en los últimos seis años de agitada vida del continente africano. Importantes inversiones norteamericanas existen también en los campos petroleros de Nigeria, concretamente de compañías como la American Overseas, la Tennessee, la Mobil y otras. El apoyo a la Gran Bretaña en su política hacia la federación parece ser una buena retribución al sostén que aisladamente le brinda ésta en su compromiso en el sudeste asiático”<sup>523</sup>.*

En cuanto a nivel interno, la mayoría del país se mostró a favor del Gobierno central.

El inicio de la guerra se presentó bastante favorable para los rebeldes de Biafra, aunque el Gobierno central pronto les hizo frente en la Región del Medio Oeste y no permitió que los rebeldes se hicieran con el control de los territorios del Delta del Níger. De acuerdo con Falola y Heaton, desde la perspectiva del Gobierno central, había tres razones por las que no se iba a permitir la secesión de Biafra<sup>524</sup>:

---

<sup>523</sup> ORTIZ, Eduardo. “Las Grandes Potencias y la Crisis de Nigeria”. Estudios Internacionales, Vol. 3, Nº 1, IEI, Universidad de Chile de Estudios Internacionales, 1969. Disponible en: <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/19110/20240> (Consultado el 19 de marzo de 2016).

<sup>524</sup> FALOLA Toyin, HEATON, Mathew M. *Op. cit.*, p. 175.

- El Gobierno federal realmente creía en la unión de Nigeria y estaban dispuestos a luchar para preservarla.

- La secesión de Biafra podría producir un efecto contagio en grupos minoritarios de otras zonas del país.

- El territorio reclamado por Biafra contenía el 67% de las reservas de petróleo de Nigeria por lo que su independencia supondría importantes pérdidas económicas.

A finales de 1968, Biafra se encontraba asediada por las enfermedades y el hambre. En Octubre de 1969, Ojukwu pidió la mediación de Naciones Unidas para un alto el fuego pero el Gobierno Central no cedió a las peticiones. En diciembre de 1969, Gordon lanzó una gran ofensiva contra Biafra que rompió la República en dos. Finalmente, la resistencia biafreña cayó en enero de 1970, Ojukwu huyó a Costa de Marfil y el Gobierno Central volvía a tomar el control de Biafra a través de una ceremonia oficial celebrada en Lagos el 12 de enero de 1970.

En cifras manejadas tanto por Metz como por Álvarez Feáns, Falola y Heaton, se estima que hubo entre uno y tres millones de muertos en los casi tres años de guerra, además de un gran número de refugiados igbos, ciudades destruidas y repercusiones en los sectores económicos nigerianos. Aun así, el Gobierno Central insistió en que se harían cargo de todo y echó del país a todas las agencias que habían prestado ayuda a Biafra<sup>525</sup>.

Una vez que Biafra volvió a formar parte de la Federación, ésta se aseguró de reintegrar a los rebeldes y de que los Igbo no fueran tratados como enemigos, no hubo enjuiciamientos aunque algunos de los participantes en la rebelión fueron encarcelados y Ojukwu se convirtió en cabeza de turco de todo el conflicto, aunque no fue posible su extradición:

*“...under Gowon's close supervision, the federal government ensured that Igbo civilians would not be treated as defeated enemies. A program was launched to reintegrate the Biafran rebels into a unified Nigeria. A number of public officials who had "actively counselled, aided, or abetted" secession were dismissed, but a clear distinction was made between them and those who had simply carried out*

---

<sup>525</sup> *Ibíd.*, p. 180.

*their duties. Igbo personnel soon were being reenlisted in the federal armed forces. There were no trials and few people were imprisoned. Ojukwu, in exile, was made the scapegoat, but efforts to have him extradited failed*”<sup>526</sup>.

El Gobierno Central nombró al Igbo Ukapi Asika, que se había mantenido fiel a la federación durante el conflicto, como el nuevo administrador del Estado Central del Este aunque no era aceptado por todos los igbos ya que muchos le consideraban un traidor.

Una vez finalizada la guerra, los militares fueron creando diferentes decretos con los que el país se iba fragmentando en más estados pero siempre promoviendo una política dependiente del gobierno central que no hacía más que otorgarle todavía más poder y control de los recursos.

#### **4.1.5 Gobiernos militares durante la posguerra (1970-1979).**

Al finalizar la guerra, Gowon anunció que estaría en el poder hasta 1976 y elaboró un programa de reconstrucción que asegurara el camino hacia un Gobierno civil. El programa contaba con una serie de puntos fundamentales como la reorganización de las fuerzas armadas, aumentar el número de estados, la adopción de una nueva constitución, creación de un censo nacional, la creación de un nuevo sistema de distribución de impuestos, la organización de los partidos políticos, elecciones a nivel estatal y federal y el desarrollo de un plan económico que incluyera la reconstrucción de los lugares más devastados tras la guerra y el fin de la corrupción<sup>527</sup>. Según Metz, la reacción de los nigerianos hacia este plan fue muy crítica ya que lo consideraban muy ambicioso para poderlo cumplir en un periodo de seis años y se temían que los militares lo usaran como un pretexto para permanecer en el poder indefinidamente.

Como acabamos de establecer, uno de los puntos fuertes del programa de Gowon era la creación de un Plan de Desarrollo Nacional, el segundo en la historia de Nigeria (el primero se había lanzado en 1962) con el que se pretendía conseguir cinco objetivos principales: *la unidad de la nación, el dinamismo de la economía, la equidad y la justicia social, el acceso igualitario a las oportunidades y la democratización*”<sup>528</sup>. Un plan muy

---

<sup>526</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 114.

<sup>527</sup> *Ibíd.*, p. 62.

<sup>528</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 46.

ambicioso con el que se consiguieron algunos avances pero que no se pudo cumplir totalmente.

En 1971, Nigeria entró a formar parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y creó la Nigerian National Oil Company (NNOC) que aunque nació con la idea de realizar actividades relacionadas con el sector petrolero, pronto ejercerá el control de toda la industria petrolera del país, más adelante analizaremos en profundidad la relación que este control estatal del petróleo va a tener con el incremento de la piratería en el país. En 1973, el gobierno nigeriano firmó el Primer Acuerdo de Participación con las compañías petrolíferas a través del cual éste adquiriría el 35% de participación en dichas compañías. Mientras tanto, la población se empobrecía cada vez más debido a las altas tasas de desempleo, especialmente en las zonas Igbo que seguían sufriendo los efectos de la guerra. El fin de la guerra había traído también una alta tasa de desempleo entre los militares que aunque se intentó reinsertarlos en actividades del sector servicios no fue del todo posible porque no tenían suficiente formación.

A todo esto hay que añadir también una fuerte sequía y su correspondiente hambruna que azotó especialmente el norte del país entre los años 1972 y 1974 y los casos de corrupción e irregularidades dentro del gobierno de Gowon, que fueron deteriorando cada vez más la atmosfera política y fomentaron un nuevo golpe de estado el 29 de julio de 1975 que arrebató el poder a Gowon que se exilió a Reino Unido. Este nuevo Golpe de Estado puso al brigadier Murtala Muhammed, un hausa musulmán del norte, al frente del gobierno nigeriano.

El régimen de Murtala Muhammed fue muy breve por lo que no tuvo tiempo de establecer muchas reformas. Abolió un polémico censo que había creado Gowon en 1973 y que beneficiaba al norte del país y restableció el que se había creado en 1963, además realizó cambios de personal a nivel estatal y regional para romper con todo lo que estuviera relacionado con el antiguo gobierno<sup>529</sup>. Amplió el número de estados hasta llegar a un total de 19 y comenzó a trazar el Tercer Plan de Desarrollo Nacional (1975-1980) del cual no pudo apreciar ningún tipo de resultados porque fue asesinado en un intento fallido de golpe de estado tras el cual el general yoruba Olesgun Obasanjo fue erigido presidente. Recogiendo declaraciones de Álvarez Féans *“durante el régimen de Obasanjo la corrupción institucional y la violencia se instalaron definitivamente en una realidad*

---

<sup>529</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 68 y 69.

*socioeconómica marcada por la agudización del estancamiento del sector agrícola y la generalización del desempleo*”<sup>530</sup>.

En 1977, la NNOC pasó a denominarse Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) y en 1979 elevó su participación en las compañías extranjeras en un 60%. Este gobierno se benefició mucho de la explotación del crudo, también lo hicieron las clases medias lo que llevó a una subida en los precios de otros bienes que terminaron afectando negativamente a las clases menos privilegiadas. En 1978, se lanzó un decreto que afectará a las materias primas del país, es el conocido como Land Use Decree y establecía que *“todos los minerales en el subsuelo, incluido el petróleo, se consideran propiedad de todos los nigerianos, no solo de aquellos del área de origen”*<sup>531</sup>. Con este decreto el gobierno se apropiaba de todas las materias primas presentes en el territorio, quitando su control a las regiones, especialmente afectada por esta medida será la región del Delta del Níger, la más rica en petróleo.

Durante el mandato de Obasanjo también se comenzó a redactar el borrador de la nueva constitución que daría lugar a las elecciones de 1979. Fueron unas sesiones muy intensas en las que no faltaron los debates ideológicos. Finalmente, se adoptó un modelo basado en la Constitución de Estados Unidos que recogía la existencia de un presidente, el senado y la Casa de Representantes. Con esta nueva Constitución se daba fin a los trece años de gobierno militar y se inauguraba una nueva era en la historia de la política nigeriana con el retorno de un gobierno civil.

#### **4.1.6. La Segunda República (1979-1983).**

El 1 de octubre de 1979 tras la celebración de unos comicios, Alhaji Shehu Shagari del National Party of Nigeria (NPN) se convertía en el nuevo presidente. En estas elecciones cinco fueron los principales partidos políticos que se disputaron el poder, entre los que se encontraban tanto antiguos partidos de tiempos de la Primera República como algunos de nueva creación. De este modo, el NPN suponía una continuación del antiguo NPC pero con el respaldo de los estados no-igbos del sudeste del país. El United Party of Nigeria (UPN) era el sucesor del antiguo AG que contaba con el apoyo de los estados yoruba y seguía manteniendo a su antiguo líder Awolowo. El NCNC fue sustituido por el Nigerian

---

<sup>530</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.* p. 47.

<sup>531</sup> *Ibíd.*

People's Party (NPP) con Azikiwe como líder y formado principalmente por igbos. En el norte del país apareció un nuevo grupo, el Great Nigerian People's Party, liderado por Waziri Ibrahim. Además, el norte contaba también con un nuevo partido, el People's Redemption Party con Aminu Kano como líder de partido<sup>532</sup>.

Los resultados fueron muy parecidos a los que se obtuvieron en la Primera República ya que mientras el NPN sucesor del antiguo NPC se mantenía en el poder, el segundo partido y por tanto la mayor oposición estaba representada por el UPN sucesor del AG. Esta Segunda República comenzó con muchas debilidades que fueron precisamente las que la hicieron fracasar. Desde un principio el gobierno había mostrado mucha debilidad, no se llegó a ningún acuerdo por lo que no hubo alianzas y el gobierno tuvo que gobernar en minoría. Además, no había ningún tipo de cooperación entre el partido en el poder y los grupos de oposición. Una vez en el poder, el nuevo presidente impuso una nueva constitución con la que se aumentaba el poder del Gobierno federal en detrimento de las autoridades de cada estado. Shagari también declaró que todos los recursos minerales de Nigeria tanto terrestres como de sus fondos marinos pasaban a ser propiedad del Gobierno federal.

A todo esto hay que sumar los diferentes problemas que comenzaron a darse en las distintas partes del país: protestas religiosas, huelgas de profesores porque no recibían su salario, acumulación de la riqueza en manos de unos pocos, malgasto de la renta petrolera, descuido de la creación de empleo y aumento de la corrupción y el clientelismo (entre otras cosas) lo que provocó la desconfianza y la desilusión entre la ciudadanía. También se diseñó el Cuarto Plan de Desarrollo Nacional (1981-1984) que no hizo sino empeorar aún más la situación ya que “ *a pesar de sus medidas de carácter nacionalista, vino a consolidar dicho escenario, que catapultaría de nuevo a los militares al poder tras las fraudulentas elecciones de 1983* ”<sup>533</sup>.

#### **4.1.7. Una nueva era militar (1983-1998).**

La acusación de fraude en las elecciones de 1983 sirvió a los militares como excusa para lanzar un nuevo golpe de estado el 31 de diciembre de 1983 que llevará al poder al general Muhammad Buhari, líder de la revuelta. Este golpe de estado supondrá el regreso a una

---

<sup>532</sup> FALOLA Toyin, HEATON, Mathew M. *Op. cit.*, p. 198 y 199.

<sup>533</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia, *Op. cit.*, p. 48.

nueva era de regímenes militares que durará hasta 1998. Buhari estuvo al frente del gobierno nigeriano 20 meses, su gobierno fue uno de los más *“temidos e impopulares de los que han gobernado el país, en términos de libertades civiles y respeto a los derechos humanos”*<sup>534</sup>.

El nuevo gobierno anunció una serie de medidas para acabar con la corrupción y la deuda externa para lo que se hizo un llamamiento a la austeridad y se impulsó a los nigerianos a trabajar duro. De acuerdo con lo que señala Metz, estas medidas no tenían mucho sentido ya que se alentaba a trabajar duro a una población entre la que el desempleo había ido en aumento en los últimos años: *“unemployment was on the rise as the recession worsened, so that speeches about working hard seemed out of place”*<sup>535</sup>.

Respecto a las medidas de austeridad, éstas acabaron repercutiendo negativamente a los pequeños comerciantes y autónomos que habían establecido sus propios negocios. Además el nuevo gobierno para evitar cualquier tipo de críticas tenía amenazados a los periodistas y algunos críticos fueron arrestados. El descontento pronto empezó a hacerse notable no solo entre la población civil, sino también dentro de los propios militares que en 1985 se rebelaron contra Buhari en un nuevo golpe de estado que llevó al poder al general Ibrahim Babangida, de origen Gwari, una de las etnias minoritarias del estado de Níger. El nuevo régimen quiso romper con algunos de los abusos del gobierno anterior, de este modo, creó una nueva Constitución, basada en la de 1979, concedió más libertades a la prensa, dejó de juzgar a antiguos políticos y algunos presos políticos fueron puestos en libertad, creó el bipartidismo y bajo su régimen Nigeria entró a formar parte de la Organización para la Cooperación Islámica, lo que provocó una fuerte reacción entre la población cristiana, encabezada por la Asociación Cristiana de Nigeria.

En el plano económico, el nuevo presidente impuso unas medidas poco exitosas contra la corrupción y una serie de políticas para poder hacer frente a la fuerte recesión que sufrió el país debido al descenso de los ingresos petroleros por el superávit mundial de petróleo. Se siguieron aplicando medidas de austeridad pero aun así no se pudieron cumplir los objetivos impuestos por el Fondo Monetario Internacional entre los que se encontraba la desregulación, devaluación de la moneda y la privatización<sup>536</sup>. Álvarez Féans sostiene

---

<sup>534</sup> Ibíd. p. 49.

<sup>535</sup> METZ, Helen Chapin. *Op. cit.*, p. 77.

<sup>536</sup> MWAKIKAGILE Godfrey. *Op. cit.*, p. 50.



que Nigeria aplicó estas medidas adaptadas a su propia realidad y con cierta independencia del Banco Mundial y el FMI, pero aun así trajeron consigo consecuencias negativas que repercutieron entre la población civil ya que derivaron en el aumento de desempleo, la carencia de productos básicos, desindustrialización y la desaparición de los servicios públicos. Teniendo en cuenta todo lo que hemos visto hasta el momento podemos afirmar nuestro acuerdo con Álvarez Féans cuando afirma que *“la década de los años ochenta supuso, en definitiva, la consolidación del capitalismo dependiente y un empeoramiento de las condiciones de vida de la población”*<sup>537</sup>, factores que como veremos más adelante estarán muy relacionados con la aparición de la piratería en el país.

El presidente Babangida prosiguió con la división de Nigeria en diferentes estados llegando a treinta, también redujo el principio de derivación al tres por ciento. Al comenzar su mandato Babangida había prometido que poco a poco se daría una transición a un nuevo gobierno democrático, siguiendo con esta línea, se celebraron elecciones en 1993, que darían lugar a la tercera república, en las que salió elegido Moshhood Abiola pero que fueron anuladas, hecho que indignó a la sociedad civil quienes con sus protestas consiguieron ser escuchados por primera vez en la historia de Nigeria, obligando a Babangida a nombrar un gobierno interino que duró tres meses porque en noviembre de 1993 el general del Norte Sani Abacha se convirtió en el nuevo presidente de Nigeria a través de un golpe de estado que lo mantendrá en el poder hasta su muerte en 1998. De esta manera se ponía fin a esa corta tercera república y se volvía a instaurar un gobierno militar. Este nuevo régimen será en opinión de Rotberg uno de los más corruptos que ha dirigido la política nigeriana<sup>538</sup>, la corrupción que como hemos observado a lo largo de estas páginas ha estado siempre muy presente en la historia del país, alcanzó cifras muy altas, por ejemplo: se estima que la familia Abacha pudo llegar a apoderarse de cerca de 480 millones de dólares<sup>539</sup>, el mismo informe sostiene que 458 millones de dólares fueron depositados por Abacha en bancos suizos. Álvarez Féans, sostiene que su fortuna se debió al petróleo ya que durante su mandato puso en marcha un proyecto de gas licuado con la participación de las compañías extranjeras. Por otro lado, dividió el país en más estados hasta llegar a treinta y seis lo que supuso también un agravamiento de las tensiones étnicas

---

<sup>537</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 50.

<sup>538</sup> ROTBERG, Robert I. *Op. cit.*, p. 222.

<sup>539</sup> Powerful Nigeria Civil Society Groups Urge Buhari to Repudiate Government's Agreement with Abacha Family Over \$480m Loot. (19 de mayo de 2015). Sahara Reporters. Disponible en: <http://saharareporters.com/2015/05/19/powerful-nigeria-civil-society-groups-urge-buhari-repudiate-government%E2%80%99s-agreement-abacha> (Consultado el 1 de abril de 2016).

y religiosas. Como ya había pasado también en los gobiernos anteriores, la intimidación, la represión y la violencia se convirtieron en algo usual, en 1995 ejecutó a nueve líderes del Movement for the Survival of the Ogoni People (MOSOP), una organización de carácter medioambiental, cuyos miembros pertenecían al pueblo ogoni, habitantes del Delta del Níger y que se oponían a la explotación que la petrolera Shell estaban realizando en su territorio. Esta ejecución supuso la expulsión de Nigeria de la Commonwealth<sup>540</sup>. Abacha murió en junio de 1998 y fue sustituido por el general Abdulsalami Abubakar que será quien ponga fin al régimen militar y facilite la llegada de la cuarta república a Nigeria.

#### **4.1.8. Cuarta República.**

En febrero de 1999 se celebraron elecciones en Nigeria en las que el ya retirado general Olusegun Obasanjo fue elegido presidente, contando con el respaldo de People's Democratic Party (PDP). Autores como John N. Paden sostiene que el mayor reto al que Nigeria se enfrentaba en esos momentos era el de conseguir una descentralización de poder sin que se produjeran problemas internos: *"After fifteen years of centralized military rule plus an oil-driven economy, posed the challenge of how to decentralize Nigeria without moving to partition, or to those variations of confederation that might foreshadow partition"*<sup>541</sup>. Este reto pretendió salvarlo con el lanzamiento de una nueva constitución, que a fecha de la redacción de la tesis continuaba vigente. En ella, se establece la separación de poderes (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), la división de Nigeria en una república federal, un sistema multipartidista, una sociedad secular y la creación de una carta de derechos. A pesar de estas reformas, la nueva constitución recibió muchas críticas porque seguía manteniendo un fuerte poder central lo que suponía una disminución del poder de autoridades locales y estatales así como una fuerte intromisión por parte de los militares. Esta Constitución recoge además que el principio de derivación será de un trece por ciento.

Estas elecciones de 1999 coincidieron además con un incremento de la violencia, se produjeron una serie de disturbios en el norte y el centro del país entre cristianos y

---

<sup>540</sup> Unrepresented Nations and People Organization (UNPO). (2008). Ogoni. Disponible en: <http://unpo.org/members/7901> (Consultado el 1 de abril de 2016).

<sup>541</sup> PADEN John N. "Unity with Diversity: Toward Democratic Federalism" en ROTBERG, Robert I. (Ed.). *Crafting the new Nigeria. Confronting the Challenges*. Lynne Rienner Publishers, Boulder, Colorado, 2004. p 17.

musulmanes en los que entre 1999 y 2002 murieron alrededor de 8.000 personas en enfrentamientos inter-religiosos y sectarios<sup>542</sup>, a esta cifra el International Crisis Group añade al menos otras seis mil muertes en el mismo periodo en matanzas religiosas o étnicas frecuentemente promovidas por la proliferación de grupos armados<sup>543</sup>. Fue en 1999 cuando el gobernador de Zamfara, uno de los estados del norte, Ahmed Sani Yarimi consintió el establecimiento de la *sharía* en su estado. Aunque esto solo afectaba a la población musulmana a los cristianos no les pareció bien y acusaron a los estados del norte de querer imponer la ley islámica como una religión estatal, algo que iba en contra de la recién declarada constitución. En opinión de Reno y de los investigadores del International Crisis Group, con la adopción de la *sharía*, Yarimi estaba haciendo referencia de forma explícita a la ineficacia del gobierno estatal para hacerse cargo del crimen y las oleadas de violencia que estaba sufriendo el país: “*The Zamfara declaration made explicit reference to the failure of the national government to curb escalating crime and to provide citizens with reliable courts*”. “*He (Ahmed Sani Yarimi) justified his action in terms of the inability of police and courts to administer laws on their own, as well as the unwillingness of federal authorities to permit local self-determination over what sort of criminal law use*”<sup>544</sup>. Siguiendo el ejemplo de Zamfara, otros estados del norte, de mayoría musulmana instauraron también la *sharía* en sus territorios lo que empeoró los conflictos interétnicos en muchas regiones.

A pesar de todos estos contratiempos, en las elecciones de abril de 2003, Obasanjo volverá a hacerse con el poder. La población civil presionaba para que se produjeran una serie de reformas en la constitución por lo que en febrero de 2005 creó la National Political Reform Conference (NPCR), formada por 400 miembros y cuyo cometido era el de marcar una serie de recomendaciones de cara a una revisión de la constitución. Llegados a este punto surgieron dos cuestiones que generaron controversia: “*la reasignación de ingresos en la Federation Account y las posesiones del presidente y los gobernadores estatales*”<sup>545</sup>.

---

<sup>542</sup> RENO William. “The Roots of Sectarian Violence, and its cure” en ROTBERG, Robert I. (Ed.). *Op. cit.*, p. 219.

<sup>543</sup> International Crisis Group (julio 2006). “Nigeria: want in the midst on plenty” en Africa Report, nº113, p. 15. Disponible en: <https://www.ciaonet.org/attachments/4406/uploads> (Consultado el 1 de abril de 2016).

<sup>544</sup> RENO William. *Op. cit.*, p. 231.

<sup>545</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 53

En lo referente a la reasignación de ingresos, los estados del Sur pedían que se incrementara el principio de derivación a un veinticinco por ciento, petición a la que no accedieron el resto de estados. Tampoco se produjo ningún avance respecto a la segunda cuestión.

En este segundo mandato, el presidente Obasanjo se centró especialmente en contener la violencia en la zona del Delta del Níger que iba haciéndose más intensa. En el año 2000, se creó una agencia federal llamada Niger Delta Development Comission (NDDC) cuya misión era la de *“alleviating the developmental and ecological problems of the oil-bearing communities”*<sup>546</sup>. Además con ella también se pretendía *“facilitar el desarrollo rápido, equitativo y sostenible del Delta del Níger”* y convertir la zona en *“una región económicamente próspera, socialmente estable, ecológicamente regenerativa y políticamente pacífica”*<sup>547</sup>. La NDDC no pudo resolver los cada vez más frecuentes problemas que se daban en el Delta del Níger por lo que en abril de 2006 Obasanjo creó un comité de 50 personas llamado Consolidated Council on Social and Economic Development of Coastal States of the Niger Delta que lanzó un programa de desarrollo para la zona. Desde un principio el programa no fue bien recibido por los habitantes del Níger porque el comité estaba formado por gobernadores y élites locales que ya habían sido acusados previamente por las comunidades de haber robado las rentas que se obtenían a través del petróleo y que era a su vez el desencadenante de los intensos brotes de violencia en la zona del Delta del Níger. Será en esta zona donde empiecen a proliferar los ataques piratas que como veremos más adelante no dejan de estar relacionados con estas protestas por parte de las comunidades a la hora de defender sus tierras y sus recursos.

Las reformas políticas promovidas por Obasanjo no fueron suficientes para poner fin a la corrupción y al empobrecimiento de la población. En abril de 2007, se celebraron nuevas elecciones en las que Umaru Musa Yar'Adua, un yoruba del Norte y protegido de Obasanjo, salió elegido presidente. Al igual que su predecesor Yar'Adua mostró un especial interés en resolver los conflictos del Delta del Níger y lanzó varias iniciativas para intentar resolver los problemas en la región, sin embargo los resultados no han sido muy satisfactorios, quizá el más destacable sea un alto el fuego temporal por parte del Movement for the Emancipation of Niger Delta (MEND), el principal grupo militar

---

<sup>546</sup> International Crisis Group. *Op. cit.*, p.24

<sup>547</sup> ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. *Op. cit.*, p. 54

armado de la zona y al que como veremos más adelante varios autores señalan como el origen de la piratería en el delta. En febrero de 2010, el hasta entonces vicepresidente Goodluck Jonathan, cristiano de la región del Delta del Níger, asumió la presidencia del país debido a la hospitalización en Arabia Saudí de Yar'Adua que falleció tres meses después por problemas cardíacos. Esta subida de Goodluck Jonathan al poder no gustó mucho ni a otros miembros del gobierno ni a la oposición, que le acusaron de “presidente por accidente” y denunciaron la inconstitucionalidad de la elección<sup>548</sup>. Un mes después de su elección, Goodluck Jonathan disolvió el gabinete designado por el anterior presidente.

El 16 de abril de 2010 se celebraban elecciones presidenciales en Nigeria en las que Jonathan salió elegido presidente con veintidós millones de votos, frente a las doce millones que consiguió su máximo opositor, el nortero y musulmán Buhari, que como ya hemos visto anteriormente ya estuvo al frente de la presidencia de Nigeria tras el golpe de estado de 1983. Buhari denunció que las elecciones habían sido fraudulentas aunque los observadores internacionales no denunciaron ninguna intromisión. A pesar de que Jonathan nombró un vicepresidente musulmán, Namadi Sambo, que hasta entonces había sido gobernador de la región nortero de Kaduna, los resultados electorales fueron seguidos de revueltas violentas, sobretudo en la parte norte del país donde se quemaron iglesias, casas de candidatos del PDP (el partido del nuevo presidente) y se atacó a todas aquellas personas que no pertenecieran a la religión y la etnia dominante de la zona. Estos actos violentos costaron la vida a más de ochocientas personas en distintas regiones septentrionales del país<sup>549</sup>.

Durante los años que estuvo frente al gobierno Goodluck Jonathan no pudo resolver los problemas que Nigeria venía arrastrando desde años anteriores y aunque consiguió logros como mantener el crecimiento económico del país y colocar a Nigeria como primera potencia africana, no consiguió acabar con el subdesarrollo, la frustración, ni las desigualdades sociales a pesar de que Nigeria es un país muy rico y el mayor productor de petróleo de África. Según el Banco Mundial, Nigeria cuenta con un 5% de crecimiento

---

<sup>548</sup> Goodluck Jonathan, cristiano del sur, sustituye en la presidencia de Nigeria a un musulmán del norte. (5 de mayo de 2010). *El Tiempo*. Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7695809> (Consultado el 3 de abril de 2016).

<sup>549</sup> DÍEZ ALCALDE, Jesús. “Elecciones en Nigeria: el triunfo de Buhari y sus retos de futuro”. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Documento Análisis. 20/2015, 09 de abril de 2015, p. 3. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2015/DIEEEA20-2015\\_Nigeria\\_Elecciones\\_JDA.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2015/DIEEEA20-2015_Nigeria_Elecciones_JDA.pdf) (Consultado el 3 de abril de 2016).

económico anual y un incremento constante de la renta per cápita pero aun así el 62% de la población vive con menos de 1,25 dólares al día, y las tasas de paro y de alfabetización entre los jóvenes son de un siete y un sesenta por ciento respectivamente<sup>550</sup>, lo que ha aumentado la frustración social. A todo esto hay que sumar los conflictos con las milicias en el Delta del Níger y la aparición en escena del grupo terrorista Boko Haram que “*ha sumido al noreste del país en un ciclo hasta ahora sin fin de violencia extrema*”<sup>551</sup> que además aprovecha esas diferencias tanto económicas como religiosas y étnicas entre el Norte y el Sur para justificar sus acciones y sumar adeptos a sus filas. Según autores como Díez o Naranjo, todos estos factores jugaron un papel muy importante a la hora de elegir presidente en las elecciones nacionales celebradas en marzo de 2015 y en las que el musulmán Muhammadu Buhari, consiguió la victoria. Autores como Díez opinan que los actos de Boko Haram en el último periodo de mandato del presidente Jonathan fueron decisivos en las elecciones ya que mostraron la incapacidad del anterior gobierno de hacerse cargo de un problema que preocupa mucho a la población, especialmente en el norte del país:

*“...hasta pocos días antes de los comicios, la posible victoria de Buhari era considerada un imposible frente a la fuerza de presidente Jonathan, que muchos pronósticos daban como claro vencedor. Sin embargo, el aplazamiento de las elecciones durante seis semanas, por decisión de la Comisión Electoral Nacional Independiente y motivada por la inseguridad imperante en el noreste del país, parece haber jugado a favor del aspirante. Además, tampoco la fuerte, y parcialmente exitosa, presión militar sobre Boko Haram –con el apoyo determinante de Chad, Níger y Camerún– ha servido para que Jonathan captase votos entre la población musulmana más castigada por la violencia yihadista: una estrategia denunciada por sus oponentes políticos, que consideraron el retraso electoral como «un revés para la democracia»”<sup>552</sup>.*

---

<sup>550</sup> Ibíd., p. 5

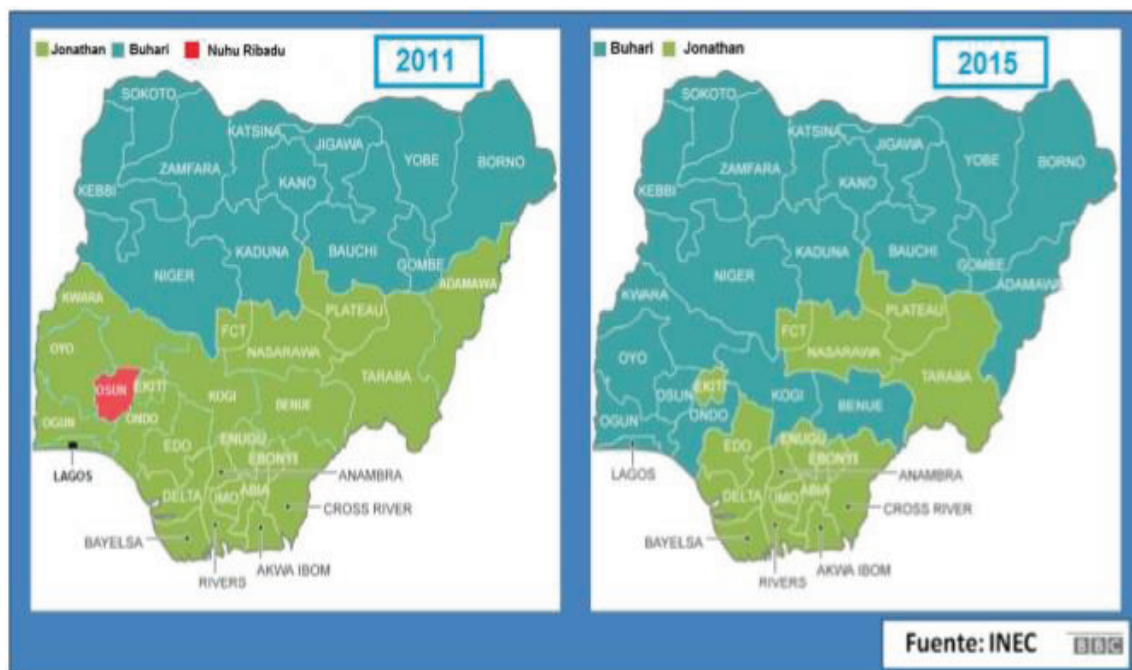
<sup>551</sup> NARANJO, José. (29 de enero de 2015). Boko Haram, la violencia como credo. [Entrada en Blog]. Blogs Planeta Futuro-África no es un país. *El País*. Disponible en: <http://blogs.elpais.com/africa-no-es-un-pais/2015/01/boko-haram-m%C3%A1s-violentos-que-nunca.html> (Consultado el 03 de abril de 2016).

<sup>552</sup> Díez ALCALDE, Jesús. *Op. cit.*, p. 5.



En los mapas siguientes se refleja la evolución del voto por regiones para cada candidato, y puede observarse la gran pérdida de votos del entonces presidente Jonathan<sup>553</sup>:

**Figura 24: Evolución del voto por regiones en las elecciones de 2011 para los candidatos Jonathan, Buhari y Nuhu Ribadu.**



Fuente: INEC.

Díez añade, además, que el resultado de las elecciones refleja “*más que la victoria del aspirante, la flagrante derrota del presidente en ejercicio*”<sup>554</sup>, debido a la falta de credibilidad de Jonathan y al agotamiento del proyecto del Partido Democrático Popular que había ganado durante dieciséis años. Díez señala también otro error por parte del presidente Jonathan y es que al volverse a presentar a las elecciones rompió de alguna manera con el acuerdo “no escrito” de que la candidatura del PDP debe alternar entre un político cristiano del sur y un musulmán del norte.

Cabe destacar que esta vez las elecciones se produjeron de manera relativamente pacífica en casi todos los estados a excepción de algunos incidentes en el nordeste del país en los que miembros de Boko Haram atacaron colegios electorales, expulsando y asesinando a

<sup>553</sup> Mapa extraído de DÍEZ ALCALDE, Jesús. *Op. cit.*, p. 3.

<sup>554</sup> *Ibíd.*

los votantes que hacían cola para ejercer su derecho<sup>555</sup>. Aun así y teniendo en cuenta los procesos electorales de la historia de Nigeria descritos hasta el momento, podemos afirmar que se ha producido un cambio positivo respecto a la actitud tanto de los políticos como de la sociedad nigeriana.

Buhari por tanto tomó el relevo de un país con numerosos problemas a los que se comprometió hacer frente como la corrupción que “*ha destrozado los cimientos del país y ha dinamitado todas las expectativas de la sociedad*”<sup>556</sup>, la desigualdad, la frustración social, los conflictos étnicos y religiosos, el terrorismo yihadista, la expansión del crimen organizado (desde el tráfico de personas, drogas y armas hasta la piratería y el robo de petróleo)...problemas que necesitarán no solo del compromiso del presidente Buhari, sino del resto de grupos políticos por no mencionar la cooperación regional, especialmente en temas de Seguridad asunto en el cual, como veremos a continuación, no está dispuesto a ceder.

## 4.2 LA PIRATERIA NIGERIANA

Al hablar de la piratería en Nigeria tenemos que comenzar haciendo un apunte fundamental, teniendo en cuenta los datos ofrecidos por el IMB y la opinión de diferentes autores expertos en la materia como Otto, Rinkel o expertos del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE). En este sentido, la mayoría de los ataques a buques que se producen en Nigeria ocurren en zonas costeras, aguas interiores o puertos. Por otro lado, tanto el almirante Kamal-Deen como expertos en Seguridad Marítima del SEAE sostienen que cada vez están siendo más frecuentes los asaltos en alta mar e incluso el intercambio de crudo robado se da también en alta mar. Como ya hemos apuntado en el primer capítulo en el que analizábamos la definición de piratería, en esta investigación estamos considerando el concepto en su sentido más amplio, por tanto, los asaltos que se producen en aguas interiores o costeras las incluimos también dentro de la definición de piratería.

Dennis Tull<sup>557</sup> sostiene que el Golfo de Guinea ha sido una de las zonas más afectadas por la piratería desde los años noventa. Teniendo en cuenta también declaraciones de Tull

---

<sup>555</sup> NARANJO, José. *Op. cit.*

<sup>556</sup> DÍEZ ALCALDE, Jesús. *Op. cit.*, p.12.

<sup>557</sup> TULL, Dennis M. *Op. cit.*, p. 28.



y Joana Mizarela<sup>558</sup>, experta en Seguridad Marítima del SEAE, sostenidas además por los datos aportados por el IMB, vemos como la mayoría de los ataques piratas de la región se producen en aguas nigerianas o frente a las costas de otros países de la región pero son perpetrados por piratas nigerianos:

**Figura 25: Localización de ataques e intentos de ataques en el Golfo de Guinea. Enero-diciembre, 2007-2016<sup>559</sup>.**

Localización	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Guinea Ecuatorial	0	1	0	0	5	3	1	4	2
Benín	0	0	1	0	20	0			
Costa de Marfil	0	3	2	4	1	5	4	3	1
Ghana	1	7	3	0	2	2	1	4	2
Guinea	2	0	5	6	5	3	1	0	3
Togo	0	1	2	0	6	15	7	2	0
Camerún	0	2	3	5	0	1	0	1	1
Liberia	1	1	0	1	0	0	0	1	2
Nigeria	42	40	29	19	10	27	31	18	14
Sierra Leona	2	0	0	0	1	1	2	1	0

Como podemos observar, de todos los países de la zona del Golfo de Guinea, Nigeria es el más afectado por la piratería, razón por la que hemos considerado que es el país más representativo cuando se habla de piratería en esta zona. Además, a la hora de manejar los datos relacionados con los ataques e intentos de ataques piratas hay que tener en cuenta una cuestión importante en el que coinciden todas las fuentes consultadas y es que al igual que ocurre en otras zonas, muchos de los ataques piratas no se denuncian, por tanto, las cifras reales, que no las oficiales, son más elevadas. Así lo señala Otto: *“anywhere between 50 and 80 per cent of piracy taking place off the Nigerian coast is most likely going unreported”*<sup>560</sup>.

<sup>558</sup> Entrevista personal realizada por la autora a Joanna Mizarela, Oficial de Políticas en Seguridad Marítima del Servicio Europeo de Exteriores. La entrevista tuvo lugar el día 8 de febrero en el edificio del SEAE en Bruselas (Bélgica).

<sup>559</sup> Tabla de datos realizada a partir de los datos del Annual Report of ICC International Maritime Bureau: “Piracy and Armed Robbery Against Ship”.

<sup>560</sup> OTTO, Lisa. “Maritime Crime in Nigeria and Waters Beyond Analysing the Period 2009 to 2013”. Africa Insight, Vol 45 Issue 1, Junio 2015, pp. 15-29.

Teniendo todo esto en cuenta, vamos a centrarnos en el caso concreto de la piratería nigeriana. Al hacer alusión a los orígenes de la piratería nigeriana nos encontramos con diferentes opiniones: Yusuf Mohammad Bala<sup>561</sup> y Peter Pham sitúan el primer ataque de la piratería moderna nigeriana en 1979 con el violento ataque al buque danés MV *Lindinga Ivory* llevado a cabo a tres millas náuticas del Puerto de Lagos y en el que los piratas asesinaron al capitán y lo tiraron por la borda, hirieron a catorce miembros de la tripulación y robaron la carga<sup>562</sup>.

Por su parte, tanto Martin Uadiale como el comandante Ali Kamal-Deen, van un poco más allá y coinciden en que los actos piratas y los asaltos en el mar forman parte de la historia del Golfo de Guinea pero que es en los últimos años cuando han empezado a considerarse como una amenaza<sup>563</sup>. Según Uadiale, a principios de los años setenta, con el boom de las exportaciones sobre todo de petróleo, empezaron a proliferar los barcos comerciales que llegaban a los principales puertos del país como Lagos, Port Harcourt o Apapa, entre otros. Debido a esto y a las pobres infraestructuras de los puertos nigerianos comenzaron a producirse muchos retrasos que junto con la falta de seguridad en los puertos fueron caldo de cultivo para la aparición de estos primeros piratas que se dedicaban a robar en los barcos extranjeros<sup>564</sup>. Por tanto, estos estarían más relacionados con la oportunidad de robar que se brinda a las bandas más que a un ataque pirata organizado, por lo que no consideramos que hubiera una red que fuera más allá de la banda que realiza el hurto. Sin embargo, esto no es lo que ocurre con los ataques actuales. Será a partir de la segunda mitad de los años ochenta cuando, según Uadiale, estos pequeños hurtos en los puertos se tornarán más violentos y una nueva forma de piratería organizada surgirá en la región del Delta del Níger. Ya en los años noventa, los ataques a

---

<sup>561</sup> BALA, Yusuf Mohammad. "Economic, Political, and Social Implications of Piracy in the Gulf of Guinea: Nigeria as a case Study" en MEJIA, Maximo, Jr, KOJIMA, Chie y SAWYER Mark (Edts.). *Piracy at Sea*. Serie WMU Studies in Maritime Affairs, Vol. 2, Springer. Berlín, octubre 2013, pp.189-202.

<sup>562</sup> PHAM, Peter J. "West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses". *Conference on Global Challenges, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy, Selecting Briefing Papers*. April 18-19, 2011. Dubai, United Arab States, pp. 29-33. Disponible en: <http://www.mbrsg.ae/getattachment/e5407353-d2b6-4add-bb29-4271e08f6cd4/Global-Challenge-Regional-Responses-Forging-a-Com.aspx> (Consultado el 11 de abril de 2016).

<sup>563</sup> KAMAL-DEEN, Ali. *Op. cit.*

<sup>564</sup> UADIALE, Martin. "The Security Implication of Sea Piracy and Maritime Insecurity in Contemporary Africa". *International Journal of Economic Development Research and Investment*, Vol. 3, Nº. 3, Dec. 2012, pp. 48-60. Disponible en: [http://www.icidr.org/ijedri\\_vol3\\_no3\\_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf](http://www.icidr.org/ijedri_vol3_no3_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf) (Consultado el 18 de abril de 2016).

embarcaciones en la zona se recrudecerán, llegando incluso a producirse con armas de fuego y trayendo como consecuencia el secuestro de barcos y tripulaciones<sup>565</sup>.

Por su parte, tanto Tull como Pérouse también señalan los años 90 como fecha importante en el incremento de la actividad, en concreto en la zona del Delta del Níger donde las comunidades autóctonas atacaban a los barcos que pasaban por allí:

*“In the 90’s for instance, coastal communities of the delta regularly attacked passing boats on an ad hoc basis, following opportunities. These pirates were akin to sea robbers and were not very organized, unlike the smugglers who operated from Oron to run all sorts of trafficking (including arms and refined oil) toward Cameroon. Armed fishermen would stay close to the shore, steal any valuables available, and share the booty with their relatives in the villages nearby: radio equipments, cash, telephones, and so on”<sup>566</sup>.*

Teniendo todo esto en cuenta consideramos que la piratería en Nigeria con las dimensiones con las que la conocemos hoy en día apareció en los primeros años de la década de los noventa y que está relacionada con la proliferación de empresas y barcos extranjeros en las zonas de mayor actividad comercial y de extracción petrolera. Por tanto, de acuerdo con la opinión de autores como Tull, Rinkel, Pham, Uadiale o Pérouse la razón de que la inseguridad marítima del oeste del continente africano se concentre en Nigeria, habría que buscarla en el conflicto del Delta del Níger, zona a la que podemos considerar el corazón de la industria petrolera nigeriana ya que el petróleo y el gas extraídos en el Delta constituyen un 90% de las exportaciones del país y un 70% de los ingresos públicos del país<sup>567</sup>. Nigeria es el principal exportador de petróleo de toda la región pero a pesar de eso “Nigeria sigue registrando indicadores socio-económicos pésimos: el 90% de la población vive por debajo del umbral de la pobreza”<sup>568</sup>, en el caso concreto del Delta del

---

<sup>565</sup> *Ibíd.*

<sup>566</sup> PÉROUSE DE MONTCLOS, Marc-Antoine. “Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?” *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol.35, 2012, pp. 531-541.

<sup>567</sup> WILSON Goddey. “The Nigerian State and oil theft in the Niger Delta Region of Nigeria”. *Journal of Sustainable Development in Africa*, Vol. 16, Nº.1, 2014, pp. 69-81.

<sup>568</sup> Escola de Cultura de Pau. (Febrero 2004). Informe sobre conflictos o estallidos de la Violencia en Nigeria. Febrero 2004. Disponible en: <http://escolapau.uab.cat/img/programas/alerta/articulos/04articulo007.pdf> (Consultado el 19 de mayo de 2011).

Níger hablamos de un 75% de la población que vive por debajo de este umbral<sup>569</sup>. Además, según apunta Álvarez Féans, la tasa de desempleo en la región es más elevada que en el resto del país. En 2010, solo un veintisiete por ciento de la población tenía acceso a agua potable y un 30% de los hogares tenían suministro eléctrico. Estos datos revelan una realidad paradójica, que autores como Rinkel, Tull, Otto o Wilson sitúan como el epicentro de los conflictos violentos en la región y por tanto también de la piratería en Nigeria. El gobierno nigeriano controla todos los recursos energéticos del país; como ya hemos visto en el apartado anterior, en 1970 el gobierno creó la Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) a través de la cual controla todo el petróleo junto con la participación de las empresas extranjeras que siguen las reglas del estado.

Rinkel señala que la llegada de la industria petrolera trajo consigo la contaminación de la tierra y la polución que acabó con la agricultura y la pesca que había sido el medio de subsistencia de las comunidades locales hasta el momento. Tras décadas de extracciones en la región, el resultado ha sido un empobrecimiento de la población, que registra altas tasas de desempleo y pobreza a lo que se le suma una tierra cada vez más devastada y contaminada lo que afecta también a la agricultura y a la ganadería: *“the oil industry is considered to have been installed at the expense of the coastal population”*<sup>570</sup>. Por este motivo, las comunidades que habitan en el Delta del Níger comenzaron a revelarse contra el propio gobierno nigeriano y también contra las empresas extranjeras para defender sus tierras y su modo de vida. El 23 de febrero de 1966 tuvo lugar la que Álvarez Féans ha definido como *“la primera gran rebelión de la Nigeria Postcolonial”*, se produjo cuando el líder Isaac Boro declaró la República de los Pueblos del Delta del Níger. Una de las medidas tomadas por Boro fue la anulación de las empresas petroleras para que de este modo tuvieran que negociar directamente con la administración de la nueva República. Días después, Boro fue detenido, torturado, condenado a muerte e indultado aunque al poco tiempo murió en extrañas circunstancias, *“según algunas fuentes, a manos del propio Gobierno federal”*<sup>571</sup>. Desde entonces, los conflictos en torno a los recursos del

---

<sup>569</sup> ÁLVAREZ FÉANS, Aloia. (15 de enero de 2010). Petróleo y pobreza en el Delta del Níger: Una historia de resistencia. Revista Pueblos. Disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article1796> (Consultado el 13 de abril de 2016).

<sup>570</sup> RINKEL, Serge. *“Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations”*. The Institute for Security Policy at Kiel University (ISPK) N°. 41, August 2015, p. 5. Disponible en: <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/serge-rinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-and-policy-recommendations> (Consultado el 13 de abril de 2016).

<sup>571</sup> ÁLVAREZ FÉANS, Aloia. (15 de enero de 2010). Petróleo y pobreza en el Delta del Níger...” *Op. cit.*

Delta no han dejado de sucederse, llegando incluso a poner al país frente a una guerra civil con la autoproclamada independencia de Biafra donde el petróleo fue un elemento muy importante.

Después de la guerra comenzaron a surgir diferentes movimientos locales que buscarán en todo momento defender sus tierras y sus intereses. Uno de los más representativos será el MOSOP, liderado por Ken Saro Wiwa, que recordamos fue asesinado por orden del presidente Abacha junto a otros ocho miembros del grupo. De acuerdo con Dumpe: *“la ejecución de los 9 ogoni mandó una señal al resto del Delta, la protesta de los ogoni fue siempre pacífica, su resultado hizo pensar a la gente que la protesta pacífica no conducía a los resultados buscados. Por eso la gente se empezó a organizar en grupos juveniles de confrontación armada, lo que hoy llamamos grupos militantes”*<sup>572</sup>.

A partir de aquí estos movimientos se han hecho más violentos y han ido endureciendo sus métodos y subiendo el nivel de sus demandas que son: la revisión de la reasignación de las rentas petroleras, unas nuevas unidades de gobierno ajustadas a las necesidades y realidades locales, mejora de las condiciones de vida de las comunidades y la generación de un desarrollo sostenible en la región que alegan se puede conseguir cediendo a las comunidades el control de los recursos<sup>573</sup>. Vemos que se trata de unas demandas muy ambiciosas ante las cuáles el gobierno federal no está dispuesto a ceder, especialmente respecto a lo que a control de recursos se refiere, de ahí que los episodios violentos y la inseguridad sigan siendo una constante en la zona del Delta del Níger y uno de los desafíos a los que se enfrenta el gobierno de Nigeria.

De entre estos grupos el que ha ganado más fuerza y popularidad es el MEND (Movement for the Emancipation of the Níger Delta), grupo armado que apareció en 2006 cuyo último objetivo es el de hacerse con el control de los recursos y las concesiones. Es por tanto en este grupo donde encontramos el origen de la piratería en Nigeria ya que a modo de protesta comenzaron a lanzar ataques violentos contra las instalaciones petroleras y a secuestrar a sus trabajadores. Rinkel sostiene que poco a poco fueron realizando otro tipo de actividades delictivas como asesinatos, sabotaje o actos de piratería y acciones de guerrilla: *“Then they engaged in other actions concerning murders, piracy, sabotage, theft, property destruction, guerrilla warfare, and kidnapping aboard vessels or*

---

<sup>572</sup> Ibíd.

<sup>573</sup> Ibíd.

*ashore*”<sup>574</sup>. En algo que coinciden tanto Tull, como Álvarez Féans y Rinkel es que el MEND actuaría como una organización “paraguas”, formada a su vez por diferentes grupos y milicias por lo que es difícil establecer un número exacto de componentes o señalar las actividades a las que se dedica cada uno: *“Bajo esta organización se abrigan muchos subgrupos, algunos de los cuales actúan a veces bajo otros nombres”*<sup>575</sup>. Este detalle complica más la lucha contra estos grupos ya que aunque cabe la posibilidad de que haya algunos que realmente defiendan los derechos de las comunidades locales, otros muchos lo hacen buscando enriquecerse y son estos últimos los que deslegitimizan la lucha por los derechos de las comunidades y a su vez dan razón de ser a las acciones represivas del estado y de las empresas internacionales.

Lo que ocurre con estos grupos es que al enmascarar sus actividades delictivas con la defensa de los derechos sociales, éstas no están mal vistas por las comunidades locales que consideran que estos grupos velan por sus intereses: *“Su base social aumenta, dado que en 10 años de Gobierno civil sus demandas no se han visto cubiertas. Además de la legitimidad social con la que cuentan, han conseguido durante estos años forzar al Gobierno a abrir el diálogo”*<sup>576</sup>.

Por tanto, teniendo todo esto en cuenta consideramos que el fenómeno de la piratería en Nigeria está estrechamente ligado a los conflictos petroleros en la región del Delta del Níger y al igual que ha sucedido en Somalia, lo que empezó siendo una lucha por la reivindicación de sus recursos energéticos y su economía derivó en una serie de actos que ya no sólo van dirigidos hacia los barcos de las compañías petroleras si no que incluyen también otros tipos de delitos con los que las bandas pueden obtener financiación

#### **4.3. CAUSAS DE LA PIRATERÍA EN NIGERIA.**

Teniendo en cuenta todo lo que hemos analizado hasta el momento podemos considerar que las causas de la piratería nigeriana vienen marcadas por un fuerte factor socio-económico que gira en torno a la industria petrolera. Para Tull, Rinkel y Perouse, las causas de la piratería en Nigeria se concentran en torno a los conflictos que existen en el Delta del Níger que envuelven las luchas entre las diferentes milicias entre sí, pero

---

<sup>574</sup> RINKEL, Serge. *Op. cit.*, p. 8.

<sup>575</sup> ÁLVAREZ FÉANS, Aloia. (15 de enero de 2010). Petróleo y pobreza en el Delta del Níger...” *Op. cit.*

<sup>576</sup> *Ibíd.*

especialmente a éstas contra el gobierno y las empresas extranjeras. Por su parte, Peter Pham va más allá y afirma que la piratería en Nigeria es resultado de la marginalización social, económica y política que trae como consecuencia un incremento de la criminalidad marítima que es a su vez causa de la piratería en la región<sup>577</sup>. Wilson sigue la misma línea que Pham y considera que la piratería en Nigeria no es solo el resultado de la inestabilidad de la región del Delta sino que hay otros factores importantes que inciden directamente en la aparición del fenómeno tales como la pobreza, el desempleo, la debilidad en la legislación, la existencia de un mercado negro de petróleo y sobre todo la corrupción<sup>578</sup>. Teniendo en cuenta todo lo que hemos analizado hasta el momento sobre Nigeria para esta tesis doctoral nos mostramos de acuerdo con la postura de Pham y de Wilson sobre las causas de la piratería en la región, porque si bien es verdad que todos los ataques giran en torno al conflicto petrolero en el Delta del Níger no consideramos que sea la única razón. Por este motivo, al referirnos a las causas de la piratería en Nigeria y siguiendo lo que autores como Tull, Perouse o Rinkel han señalado, consideramos que la causa originaria de la piratería nigeriana se encuentra en la explotación que tanto las empresas petroleras como el gobierno están realizando en la zona del Delta de Níger, pero además nos encontramos una serie de causas intervinientes sin las cuales consideramos que el fenómeno no estaría tan extendido como lo está actualmente, entre estas causas encontramos:

**- Pobreza y altas tasas de desempleo:** ya hemos mencionado anteriormente que en el Delta del Níger un 75% de la población vive por debajo del umbral de la pobreza. Wilson sostiene que la pobreza “*is a general condition of deprivation of needs, social inferiority, isolation, physical weakness, vulnerability, powerlessness and economic inequality in the state, and these are prevalent in the Niger Delta region*”<sup>579</sup>. Según este autor, tanto el gobierno como las industrias petroleras son actores responsables de que estos niveles de pobreza se mantengan tan altos porque son ellos quienes se quedan con todas las ganancias de la explotación del petróleo y no invierten en la zona ni en su población. Por tanto, las comunidades recurren a la violencia y a los ataques contra las instalaciones gasísticas y petroleras para hacerse con el gas y el crudo y venderlo en el mercado negro como medio de subsistencia.

---

<sup>577</sup> PHAM, Peter J. *Op. cit.* p. 30.

<sup>578</sup> WILSON Goddey. *Op. cit.*, p. 72, 73.

<sup>579</sup> *Ibíd.*



Estos niveles de pobreza están además relacionados con una alta tasa de desempleo juvenil. En este sentido, Wilson sostiene que los jóvenes esta región no están integrados en la industria de producción de petróleo ya que las multinacionales suelen traer mano de obra externa ya sea extranjera o de otros puntos de Nigeria, lo que genera un descontento que desemboca en los episodios de violencia y delincuencia. Además, los pocos jóvenes de las comunidades que si son contratados no terminan de integrarse en ese ambiente de trabajo pero cuentan con los conocimientos necesarios para manipular las infraestructuras petroleras y extraer ilegalmente el petróleo, fomentando la delincuencia y la piratería.

Por su parte, Pérouse no considera que la pobreza sea una de las causas de la piratería en Nigeria. El autor argumenta que hay en Nigeria zonas más pobres que el Delta como por ejemplo el Sahel al Norte de Nigeria y no es foco de piratas. También hace el autor alusión a otros países como República Democrática del Congo o Mozambique que no registran ataques piratas<sup>580</sup>. A este respecto no podemos más que mostrarnos en desacuerdo con su argumentación porque consideramos que no es solo la pobreza, sino toda una serie de factores los que propician ese incremento del fenómeno de la piratería y consideramos que habría que analizar caso por caso para ver si todos esos factores se repiten o no.

### **-Impunidad legal y judicial**

Nigeria presenta un sistema muy precario en lo que se refiere a la persecución y enjuiciamiento de estos criminales. Al igual que hemos visto que ocurría en el caso de Somalia esa impunidad de la que disfrutaban los piratas no hace más que alimentar un fenómeno que a juzgar por los datos vistos anteriormente va incrementándose cada vez más.

### **-La influencia de las bandas armadas y el reto de participar en el reparto de los recursos petrolíferos del estado.**

A este aspecto, Wilson lo señala como dos características separadas pero a nuestro parecer una lleva a la otra, de ahí que lo hayamos incluido dentro de la misma categoría. Hemos observado cómo las milicias del Delta del Níger están relacionadas con los casos de piratería en Nigeria. Son estas milicias las que a través del robo del petróleo y su posterior venta en el mercado negro siguen financiando sus acciones que están especialmente dirigidas a atentar contra el gobierno nigeriano. Sería por tanto su particular manera de

---

<sup>580</sup> PÉROUSE DE MONTCLOS Marc-Antoine. *Op. cit.*



participar en el reparto de unos recursos que ellos estiman que les pertenecen y de mantener la desestabilización regional para su enriquecimiento personal.

#### **-La existencia de un mercado ilegal de crudo.**

Wilson, Pérouse y Mizarela coinciden en que otra de las causas intervinientes del auge de la piratería en Nigeria está relacionada con la existencia de un mercado ilegal de crudo que se situaría en alta mar y frente a las costas de Nigeria.

*“The presence of some international communities and illegal foreign crude oil traders along the Nigerian high waterways provide available markets for the stolen oil from Niger Delta. Today, many institutions from different countries such as Liberia, U.S.A, China, Europe, etc are parading Nigeria high seas with the prospect of buying stolen oil from Nigeria, thereby providing markets for the stolen oil and encouraging the oil theft in the region. The presence of illegal international crude oil marketers provide opportunity for large-scale oil theft at the fields and export terminals”<sup>581</sup>.*

#### **-Corrupción**

Como hemos visto en el epígrafe sobre la historia de Nigeria, la corrupción ha sido una de las cuentas pendientes de todos los gobiernos federales del país desde su independencia. En el caso de la proliferación de la piratería y la inseguridad marítima la corrupción juega un papel muy importante porque en el robo de hidrocarburos importantes fundamental la colaboración entre agentes de seguridad del estado, parte del personal que trabaja en las instalaciones y oficiales del gobierno y de las propias empresas multinacionales que hacen la vista gorda a cambio de dinero:

*“...oil theft is not a business of a single individual in the region. It involves different parties at different time. The collaboration between the state security agents responsible for the security of oil installations and personnel, the government officials involved in the sales and export of crude oil at the Nigerian export terminals, and oil multinational personnel who possess the technical capacity to manipulate oil installations contribute to oil theft in Nigeria. These groups collaborate with the common interest to facilitate oil theft and enrich*

---

<sup>581</sup> Ibíd.

*themselves at the detriment of the state*”<sup>582</sup>. Pérouse por su parte lo expresa así: *“the role of the Nigerian government is quite ambiguous, since some of its members collude with the rebels. Security forces (Police, Navy, and Army) do not only attack the militants; they also participate in bunkering and piracy. As for the corrupt governors of the oil-producing Rivers, Bayelsa and Delta States, they use gangsters to get rid of opponents, yet fund the dominant People’s Democratic Party (PDP). In other words, the Nigerian state is very active because it is itself involved in maritime piracy*”<sup>583</sup>.

Una vez analizadas las causas de la piratería en Nigeria vamos a pasar al estudio de los grupos de piratas, ampliaremos la información sobre su evolución, los diferentes grupos de ataques y su modus operandi, esto, al igual que hemos hecho anteriormente en el caso de Somalia, nos permitirá desarrollar un análisis más exhaustivo del de la actividad en la región.

#### **4.4. LOS PIRATAS NIGERIANOS: EVOLUCIÓN Y MODUS OPERANDI.**

A la hora de definir los diferentes grupos de piratas nigerianos hemos encontrado numerosas dificultades, pues ha sido imposible hallar documentos donde se les describa. Todos los autores, organismos y expertos entrevistados coinciden en que el MEND se haya detrás de los ataques piratas que ocurren en la zona: *“Groups such as the Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) admitted to stealing and smuggling oil*”<sup>584</sup>.

Dado que ya hemos comentado en el apartado anterior que el MEND sería un grupo que engloba a su vez a diferentes grupos y milicias, podríamos suponer que de ellos surgen diferentes grupos piratas que pueden actuar de manera autónoma pero no se ha podido demostrar empíricamente. Al mismo tiempo, hay que señalar que el MEND no es la única milicia que existe en la zona del Delta del Niger, la periodista Ludovica Iaccino indica que en la zona operan muchas más de entre las cuales el MEND sería la más numerosa y conocida pero que también destacan Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF),

---

<sup>582</sup> WILSON Goddey. *Op. cit.*

<sup>583</sup> PÉROUSE DE MONTCLOS Marc-Antoine. *Op. cit.*

<sup>584</sup> Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (Febrero 2017). Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment. Disponible en: [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_EN.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf) (Consultado el 22 de abril de 2016).

Niger Delta Vigilante (NDV), The Niger Delta Liberation Front (NDLF)<sup>585</sup>. En la descripción de cada una de ellas, Iaccino las relaciona con el robo de crudo en las instalaciones y oleoductos terrestres pero solo en el caso del MEND menciona los ataques a embarcaciones y los secuestros.

Por tanto al hablar de los grupos de piratas nigerianos solo podemos demostrar que se tratan de miembros relacionados de alguna manera con el MEND, a quien Rinkel describe como “*a group of lawless people, and served as an umbrella organization for several armed groups and pirates*”<sup>586</sup>.

Respecto a su evolución, es Pérouse quien aporta datos más precisos, el autor señala que desde antes de la descolonización las comunidades locales de las zonas costeras o cercanas a los ríos solían tender emboscadas a las embarcaciones que transportaban esclavos o diferentes materias primas por los puertos y ríos nigerianos. A partir de los años noventa, las comunidades costeras del delta abordaban a los barcos que pasaban por sus aguas con el fin de conseguir dinero, equipos de radio y todo lo que pudieran vender y con lo que pudieran sacar algún beneficio. Pérouse señala además que esos robos nada tenían que ver con las milicias que ya empezaban a proliferar en el Delta del Níger. A partir de entonces los ataques se han vuelto más sofisticados, algo que Pérouse achaca a la introducción de las nuevas tecnologías y a la “*politicization of rebel and criminal groups*”<sup>587</sup>. Tanto Pham como Tull defienden esta posición sobre la naturaleza política de la piratería en Nigeria ya que estos piratas del Delta del Níger justifican sus actos alegando la defensa de sus recursos naturales, sus tierras y sus comunidades, un discurso que les sirve ante las comunidades locales pero que no justifica el robo de crudo, los asaltos a embarcaciones y los secuestros, por no mencionar el resto de actividades ilícitas que hay detrás de los actos de piratería, es decir, la línea que separa el activismo político de los actos criminales es muy difusa por lo que no podemos aceptar que la protesta política sirva como excusa. A este respecto, Tull va más allá y sostiene que esta doble naturaleza política y delictiva no tiene por qué estar separada ya que los piratas pueden asaltar un petrolero extranjero como señal de protesta contra la violación de derechos de las comunidades locales y a favor de la recuperación de una riqueza que ellos consideran

---

<sup>585</sup> IACCINO, Ludovica. (24 de septiembre de 2015). Nigeria's oil war: Who are the Niger Delta militants?. *International Business Times*. <http://www.ibtimes.co.uk/nigerias-oil-war-who-are-niger-delta-militants-1520580> (Consultado el 20 de abril de 2016).

<sup>586</sup> RINKEL, Serge. *Op. cit.*, p. 78.

<sup>587</sup> *Ibíd.*, p.534.

que les pertenece y al mismo tiempo vender ese crudo en el mercado negro y sacar un beneficio<sup>588</sup>, lo que reiteramos que no justifica los actos de piratería perpetrados en Nigeria y el resto de países del golfo de Guinea.

Respecto al modus operandi de los piratas nigerianos consideramos que sería más correcto hablar de tipos de ataques ya que los asaltos en esta zona no se producen todos de la misma forma, ni el fin lucrativo es el mismo por lo que no existe un patrón de modus operandi sino diferentes patrones. Por tanto, a la hora de hablar de tipos de ataques nos encontramos con que no existe un consenso entre los diferentes autores consultados. Kyrillos Intzesiloglou destaca que hoy en día existen tres tipos de ataques que van desde los pequeños hurtos a los secuestros:

*“...what in today is called Nigerian piracy is usually used to describe three different types of criminal activities. The most common, but perhaps least important, is the petty theft on anchored vessels that occur in the country's ports and harbours; the organised hijacking of tanker for the purpose of oil theft; and the kidnapping for ransom. While all these different types of piracy could be found throughout the Nigerian territorial waters, the incidents of oil theft and kidnapping for ransom occur mostly in the coastal and inshore waters of the Niger Delta”.*

Por su parte, Otto va más allá y llega a distinguir entre cinco tipos diferentes de ataques que se producen en aguas nigerianas que varían en violencia y material empleado según el tipo de finalidad y objetivos. Por tanto, consideraremos el listado realizado por Otto ya que es mucho más completo y nos permite conocer más profundamente la realidad de los ataques piratas que se llevan a cabo en esta zona. Según Otto, existen cinco tipos diferentes que ha clasificado en de menor a mayor grado según la gravedad y la violencia<sup>589</sup>:

- **Categoría A:** pequeños hurtos cuando las embarcaciones se encuentran ancladas en puerto. No suelen ser ataques violentos y para realizarlos los piratas emplean armas muy rudimentarias como cuchillos, palancas y palos, en raras ocasiones suelen usar pistolas.

---

<sup>588</sup> TULL, Dennis M. *Op cit.*, p. 31.

<sup>589</sup> OTTO, Lisa. *Op. cit.*

- **Categoría B:** se trata de asaltos a buques en las aguas costeras y se caracterizan por el robo de dinero, equipos, bienes almacenados o enseres personales de la tripulación. Se realizan en aguas costeras aprovechando que los barcos están entrando o saliendo del puerto o anclados en las aguas costeras. Para este tipo de asaltos se utilizan los rifles automáticos.

- **Categoría C:** aquí nos encontramos con ataques con características similares a las de la categoría anterior pero que incluyen además el secuestro a cambio de un rescate. En estos casos, los ataques son más violentos y sofisticados con el uso de rifles automáticos y lanzagranadas.

- **Categoría D:** dentro de esta categoría se registran los secuestros a embarcaciones en puertos, aguas costeras y alta mar para su posterior robo de crudo. En estos casos, si los secuestros se producen en alta mar, los barcos son conducidos a aguas nigerianas donde se realizan los intercambios de petróleo de un barco a otro. También puede darse el caso de que una embarcación sea secuestrada para usarse como nave nodriza desde la que se lancen otro tipo de ataques. En estos casos los piratas están muy bien equipados con rifles de asalto, explosivos, cohetes y lanzagranadas y, por lo general, son muy violentos. Otto afirma que los trasposos de crudo se realizan en aguas nigerianas pero Mizarela añade que estos intercambios también se realizan muchas veces en aguas internacionales para gozar todavía de mayor impunidad.

- **Categoría E:** asaltos a instalaciones petroleras o robo a petroleros y cargueros sin que se produzca el secuestro de la nave. Se trata también de ataques muy violentos en los que los piratas están muy bien equipados y que cuentan además con una planificación logística muy importante.

Otto señala también que existe otro tipo de asaltos que se realizan a barcos más pequeños que pertenecen a pescadores o comerciantes locales pero de los que no se recogen datos suficientes como para poderlos englobar en ninguna categoría porque normalmente no se denuncian, aunque señala basándose en entrevistas personales y en datos del IMB que existen claras evidencias de que ese tipo de ataques piratas se están llevando a cabo.

Respecto a la negociación y al pago de los rescates de las tripulaciones y barcos secuestrados no hemos encontrado datos sobre el proceso, lo que sí es evidente es que los

secuestros se pagan y el petróleo se vende fácilmente en el mercado negro de ahí el incremento de la actividad.

Siguiendo el esquema de los casos anteriores, vamos a analizar las acciones antipiratería que se desarrollan en la zona del Golfo de Guinea.

#### **4.5. ACCIONES ANTIPIRATERÍA EN NIGERIA.**

Como hemos visto a lo largo de este capítulo, al ser Nigeria una zona rica en recursos puede atribuírsele un importante valor estratégico, ya no solo para los nigerianos, sino también para todos los países de la región y también a nivel internacional. Teniendo todo esto en cuenta es fácil comprender cómo el incremento de ataques piratas en la zona ha provocado una rápida respuesta a nivel nacional, regional e incluso internacional para poder combatir la piratería marítima y para mejorar la seguridad marítima ya no solo en Nigeria, sino en toda la región del Golfo de Guinea. Por este motivo vamos a analizar a continuación las actividades que se están llevando a cabo en todos los niveles. Si bien al hablar de la piratería en Somalia lo hacíamos mencionando en primer lugar las acciones internacionales por ser las más importantes, en el caso de Nigeria vamos a reproducir el mismo modelo que se ha desarrollado con el Estrecho de Malaca ya que al igual que Indonesia, Nigeria es un estado que cuenta con plena soberanía (algo que no ocurre en el caso del Estado fallido de Somalia) y, por tanto, son los propios estados los que deben hacer más hincapié en gestionar sus problemas, siempre y cuando esto sea factible. Por tanto, comenzaremos describiendo las medidas que el gobierno de Nigeria está tomando para hacer frente al problema.

##### **4.5.1. Medidas antipiratería a nivel nacional: Operación Pulo Shield y Operación Prosperity.**

Tal y como hemos comprobado en nuestro análisis sobre la historia política nigeriana, la inseguridad, sobre todo en las zonas ricas en recursos, ha sido una constante en el país desde su descolonización. En los últimos años el gobierno ha centrado sus esfuerzos principalmente en hacer frente a los movimientos revolucionarios de la zona del Delta del Níger y no será hasta 2012 cuando muestre un interés particular en combatir la piratería. Fue en 2012, cuando el gobierno federal decidió transformar la operación *Restore Hope*, lanzada inicialmente para combatir a los movimientos rebeldes en el Delta del Níger en

una operación centrada en el restablecimiento de la seguridad marítima que pasó a denominarse *Operation Pulo Shield*. Esta nueva operación está enfocada a hacer frente a la criminalidad marítima en las aguas nigerianas eliminando la piratería, el robo de crudo, la refinación ilegal de petróleo, el vandalismo contra las instalaciones petroleras y cualquier forma de robo que se produzca en territorio marítimo nigeriano<sup>590</sup>. Según Wardin y Duda, en los últimos años Nigeria ha fortalecido considerablemente sus fuerzas navales centrándose especialmente en la zona del Delta del Níger y en los 853 kilómetros de costa donde se producen más incidentes. Además, ha adquirido nuevos aviones Art 42 MP que ayudan a patrullar las áreas de interés<sup>591</sup>. A pesar de los esfuerzos que tanto Onuoha como Wardin y Duda aseguran que está dedicando el gobierno de Nigeria para hacer frente a la piratería, los resultados no están siendo satisfactorios y los ataques piratas en aguas nigerianas continúan en aumento. Esto puede ser debido a que tal y como señala Mizarela, Nigeria tiene serios problemas internos como los disturbios raciales, los levantamientos en el Delta del Níger y desde hace unos años la lucha contra los radicales islamistas de Boko Haram, lo que hace que la lucha contra la piratería no sea una de sus prioridades. Además, hay que añadir que en Nigeria, al igual que ocurre en muchos países del Golfo de Guinea, la piratería y el robo armado en el mar no están recogidos en el código penal lo que otorga un grado de impunidad a los piratas.

Como hemos apuntado anteriormente, el problema de la piratería en Nigeria no afecta solamente en aguas nigerianas, sino que los piratas están implicados en asaltos que se producen frente a las costas de otros estados del Golfo de Guinea, de ahí que estén empezando a tomar medidas para combatir la piratería en sus aguas. Uno de estos países fue Benín. Según Kamal-Deen, en el año 2011, Benín registró unas pérdidas estimadas de ochenta y un millones de dólares a consecuencia de la piratería en sus aguas lo que llevó a su entonces presidente Thomas Yayi Boni a pedir ayuda a Naciones Unidas y a Nigeria para hacer frente al problema<sup>592</sup>. El caso de Naciones Unidas lo analizaremos más

---

<sup>590</sup> ONUOHA, Freedom C. Al Jazeera Centre for Studies. (12 de junio de 2012). Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm. Disponible en: <http://studies.aljazeera.net/mritems/Documents/2012/6/12/201261294647291734Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf> (Consultado el 12 de mayo de 2016).

<sup>591</sup> WARDIN K. y DUDA D. "Characterise of Piracy in the Gulf of Guinea and its Influence on International Maritime Transport in the Region" en WEINTRIT A. , NEUMANN T. (Eds). *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matter*. CRC Press, Jun 4, 2013, p. 183.

<sup>592</sup> KAMAL-DEEN Ali. *Op. cit.* p. 102.



adelante cuando hablemos de las medidas internacionales, en lo que a Nigeria se refiere, el presidente Good Luck Jonathan no dudó en prestar su cooperación al país vecino. Fruto de esta colaboración, se diseñó en septiembre de 2011 una operación bilateral conjunta para garantizar la seguridad en las aguas de la región. La *Operation Prosperity* fue por tanto una colaboración entre las fuerzas navales de Nigeria y Benín con la que ambos países pretendían fortalecer su cooperación en materia de seguridad, así como garantizar la seguridad marítima en su zona de influencia. Para esta operación Nigeria aportó material logístico, naval y humano, mientras que Benín acogió la base de la operación en Cotonou y abrió sus aguas a las patrullas nigerianas<sup>593</sup>. Kamal-Deen señala que tras varios meses desde la puesta en marcha de la Operación, Naciones Unidas escribió un informe en el que indicaba que el número de ataques piratas en aguas nigerianas y beninesas había disminuido. También Osei-Tutu en su informe para el Kofi Annan International Peacekeeping Centre destaca los resultados de la operación *Prosperity*:

*“Operation Prosperity gave the two navies control over their Areas of Responsibilities (AOR). Their presence not only deterred would-be perpetrators from committing crimes but the navies were also able to disrupt certain criminal activities. For example, there was the discovery of an uncharted dangerous buoy about 9 nm southwest of Cotonou. Furthermore, the presence of the navy and a number of arrests and interdictions have resulted in a reduction in IUU or poaching activities and eliminated illegal bunkering/oil theft in the Benin waters. Operation Prosperity was able to eradicate the maritime drug routes in its AOR as well as reduce the smuggling of arms and ammunition by virtue of the numerous arrest and interdictions.(...) Furthermore, the combined strength of the two navies has enabled them to maintain a continuous presence within their maritime domain. Their presence at sea has not only served as a deterrent but has also led to a reduction in illegal activities”*<sup>594</sup>.

Por su parte Kamal-Deen muestra su desacuerdo con estos informes cercanos a Naciones Unidas ya que analizando los datos aportados por el IMB, el autor señala que lo que la

---

<sup>593</sup> OSEI-TUTU Joana Ama. Kofi Annan International Peacekeeping Centre Policy. (Brief 11/2013). Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity. Disponible en: <http://www.kaiptc.org/Publications/Policy-Briefs/Policy-Briefs/KAIPTC-Policy-Brief-11--Lowering-the-Anchor-on-Ma.aspx> (Consultado el 13 de mayo de 2016).

<sup>594</sup> OSEI-TUTU, Joana Ama. *Op. cit.*, pp. 3 y 4.



*Operation Prosperity* trajo consigo fue una reducción de los ataques piratas en Nigeria y Benín pero un aumento en Togo.

**Figura 26: Ataques e intentos de ataque perpetrados por piratas en Benín, Togo y Nigeria, 2007-2015.**

Localización	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Benín</b>	0	0	1	0	20	0			
<b>Togo</b>	0	1	2	0	6	15	7	2	0
<b>Nigeria</b>	42	40	29	19	10	27	31	18	14

Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos del IMB.

Estos datos demuestran, por tanto, que la teoría defendida por Kamal-Deen de que la Operación Prosperity ha desplazado la zona de actuación de los piratas nigerianos pero no ha conseguido una reducción de los ataques, ni un aumento de la seguridad marítima de la zona pudiera ser cierta:

*“Since the launch of Operation PROSPERITY there has been, on the one hand, a steady decrease in piracy off the coast of Benin, but on the other hand, an emergence of incidents off the Togolese coast. 69 Interestingly, attacks off the Togolese coast coincide with periods of few or none reported off Nigeria and Benin. Some have occurred deep inside port areas of Togo, like the earlier attacks in Benin. The IMB has noted that the Togo coast has become a piracy hot spot, with incidents increasing from a single attack in 2008 to fifteen in 2012. 70 This indicates that Operation PROSPERITY had simply pushed pirates and robbers farther to the west. (...) the same gang of Niger Delta pirates that lost control of Northern Bell off the Benin coast sailed toward Togo, and then paid their predatory visit to Abu Dhabi Star. The IMB subsequently confirmed that Nigerian pirates have expanded into Togolese waters”*<sup>595</sup>.

Con esta idea no pretendemos cuestionar la cooperación bilateral ya que si bien la operación puede que no haya servido para erradicar la amenaza pirata, sí representa un paso hacia adelante en la lucha contra ella ya que, como veremos en el siguiente apartado,

<sup>595</sup> KAMAL-DEEN Ali. *Op. cit.*, pp. 102 y 103.

es sobre todo la cooperación regional la que juega un papel muy importante en la lucha contra la piratería, ya no sólo en Nigeria, sino en todo el Golfo de Guinea.

Retomando las medidas contra la piratería que se están llevando a cabo en Nigeria, en octubre de 2015, el presidente Buhari estableció un Comité cuyo objetivo era el de desarrollar una buena propuesta para ampliar la seguridad en las aguas y costas nigerianas bajo el nombre “Committee on Dredging and Securing Nigeria’s Coastlines and Waterways”. Esta Comisión estaba formada por miembros del Ministerio de Transporte Nigeriano, the Nigerian Ports Authority (NPA), the National Inland Waterways Authority (NIWA), the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) y the Office of the National Security Adviser (ONSA). La Comisión elaboró un informe en el que destacó la importancia de crear un Centro de Fusión Marítima Integrada que llegara a ser el punto más importante para la seguridad marítima en Nigeria y que a su vez seguiría la línea acordada en el Código de Conducta de Yoaundé. La idea es que el Centro, cuya base estaría localizada en Abuja, reciba información de NIMASA, NPA, NIWA y otras agencias de seguridad marítima que estén implicadas en el mantenimiento de la seguridad marítima en Nigeria. Este centro vendría a ser un lugar para el intercambio de información para su posterior análisis. Además, estaría bajo la supervisión del vicepresidente nigeriano, Yemi Obasanjo, lo que garantizaba el respaldo político.

Además de la creación de este centro, los representantes de las agencias marítimas han hecho alusión a la necesidad de establecer una estrategia marítima que fije el rol y la responsabilidad de la agencia de seguridad marítima nigeriana y que a su vez facilite la relación entre las diferentes agencias que existen en el país ya que muchas veces los actos de piratería que ocurren en aguas territoriales o en la Zona Económica Exclusiva no se tratan como deberían por producirse en un territorio donde operan diferentes agencias entre las que no existe ninguna coordinación jurisdiccional, como ocurre por ejemplo con NIMASA y el ejército marítimo nigeriano.

Otro punto importante que incluye el informe es la creación por parte del Ministerio de Justicia de un nuevo proyecto de ley en piratería y robo a mano armada en el mar. Esta petición no es nueva, ya que en el año 2012, NIMASA realizó la misma petición ante la Asamblea Nacional pero hasta el momento no se ha hecho nada al respecto. A fecha de

presentación de esta tesis doctoral no se conoce todavía la reacción política a este informe<sup>596</sup>.

Otro punto importante que hay que tener en cuenta al hablar de la lucha contra la piratería que está llevando Nigeria en sus aguas, es que por ley en aguas nigerianas los barcos no tienen permitido llevar a bordo seguridad privada, algo que sí que ocurre en las aguas del Índico, por lo que tanto los barcos como las tripulaciones quedan más expuestas a los actos de piratería. Para acabar con eso, las agencias de seguridad marítima nigerianas proveen agentes de seguridad a los barcos que contratan sus servicios, a través de los Public Private Partnerships (PPP), que no son más que agencias de seguridad privada contratadas por el propio gobierno. Un ejemplo lo encontramos en NIMASA que ha firmado un acuerdo por diez años con la empresa privada nigeriana Global West Vessel Specialist Agency Ltd (GWVSA). Los miembros de estas empresas no podrían llevar armas a bordo, según la ley, pero NIMASA ha firmado a su vez un acuerdo con el ejército marítimo que otorga a NIMASA el derecho de embarcar guardias navales en los barcos. Pero no solo NIMASA emplea los servicios de las agencias privadas, ya que la falta de capacidad de la armada nigeriana para defender sus aguas ha traído consigo la proliferación compañías privadas de seguridad marítima. Según declaraciones de la Delegación de la Unión Europea en Nigeria, la armada no puede hacerse cargo de los barcos patrulla porque su mantenimiento requiere un precio muy elevado que no cubre su presupuesto por lo que se sirven de estas empresas para poder satisfacer esa necesidad:

*“While the Navy under the new Chief of Naval Staff (CNS), Ibok Ekwe Ibas, seems to be more committed than before in securing Nigeria's waters, decades of underfunding have slowed the Navy's operational and logistical capabilities. According to the Chief of Naval Staff, the cost for the patrol of one Navy ship for three consecutive days at sea, is estimated around 45 million Naira (Euros 200 000) and would require a huge outlay of logistics that the Navy is not able to provide. It is in this context of providing the vessels, the logistics and supply of*

---

<sup>596</sup> Informe no público facilitado a la autora confidencialmente por parte del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) en Bruselas.

*fuel for sea patrols that the PMSCs are participating in the security of Nigeria's territorial waters*”<sup>597</sup>.

Hasta aquí hemos visto las medidas que Nigeria está llevando a cabo para combatir los ataques piratas en sus aguas, pero como hemos señalado al principio de este epígrafe, la piratería nigeriana no afecta solo a las costas del país sino que se ha convertido en un problema regional al que los países ribereños del Golfo de Guinea han decidido, al menos en teoría, hacer frente de forma conjunta con una serie de acciones que les comprometen a cooperar y que como veremos a continuación aún no han dado los resultados esperados en materia de seguridad marítima pero sí han conseguido que diferentes países de la región se sienten a negociar bajo una misma causa.

#### **4.5.2. Cooperación regional e interregional en la lucha contra la piratería en Nigeria.**

Como hemos venido apuntando a lo largo de todo este apartado, la piratería en Nigeria ha pasado a convertirse en un problema regional. En este sentido, la cooperación regional e interregional cobra una mayor importancia a la hora de combatir este fenómeno. A esto hay que añadir la inseguridad marítima que en el Golfo de Guinea se produce en aguas interiores, por lo que la cooperación internacional solamente es útil a nivel logístico ya que las tropas extranjeras solo pueden actuar en aguas internacionales, por tanto, en este caso, al igual que apuntábamos en el Estrecho de Malaca, la cooperación regional se convierte en una pieza clave a la hora de combatir la piratería y la inseguridad marítima tanto en Nigeria como en toda la región. En este orden de ideas, lo ideal para hacer frente a la piratería en esta zona del planeta sería la cooperación regional con la ayuda de potencias extranjeras, idea que demostraremos de desarrollar: *“In this context, regional cooperation with international support is the best possible response. However cooperation will not suffice without a clear and coherent direction*”<sup>598</sup>.

---

<sup>597</sup> Navy signs MOUs with 29 Private Maritime Security Companies. (23 de noviembre de 2015). *News Agency of Nigeria*. Disponible en: <http://nannewsnigeria.com/navy-signs-mous-29-private-maritime-security-companies> (Consultado el 30 de mayo de 2016).

<sup>598</sup> International Crisis Group. (29 de julio de 2006). “Nigeria: want in the midst on plenty”, *Africa Report*, nº113, 19 de julio de 2006, p 19. Disponible en: <https://www.ciaonet.org/attachments/4406/uploads> (Consultado el 23 de mayo de 2016).

En el caso concreto del Golfo de Guinea, consideramos que es más preciso hablar de cooperación interregional que de cooperación regional, ya que es en este nivel en el que más medidas se están implementando.

Teniendo esto en cuenta, en el año 2009, la Economic Community of Central African States (ECCAS) comenzó a trabajar en la formulación de una estrategia de seguridad marítima en las aguas del Golfo de Guinea. Esta estrategia se basaba principalmente en dos puntos importantes: la creación de un centro de coordinación regional de seguridad marítima en África Central (CRESMAC), que fue finalmente inaugurado en octubre de 2014 en Pointe-Noire (República del Congo) y la cooperación entre la Comisión del Golfo de Guinea y el Economic Community of West African States (ECOWAS), que finalmente se materializó en la firma del Código de Conducta de Yaoundé que analizaremos más adelante. Además, esta estrategia promovida por ECCAS tienen seis objetivos principales: compartir información, vigilancia conjunta de espacios marítimos, introducción de una tasa regional marítima, institucionalización de un periodo de conferencias marítimas, armonización de acciones en el mar y la adquisición de equipos que puedan ser utilizados de manera conjunta<sup>599</sup>.

Debido a la gran extensión del Golfo de Guinea se ha dividido el espacio marítimo en diferentes áreas de actuación (Zonas A, D, E, F y G) que cubren el espacio marítimo de ECCAS y ECOWAS. Cada zona cuenta además con un Centro Multinacional de Coordinación (CMC): el CMC para la zona A está en Luanda (Angola), para la zona D en Douala (Camerún) y fue el primero en ponerse en marcha. En la zona E, el CMC se encuentra en Cotonú (Benín) y se puso en marcha el 13 de marzo de 2015<sup>600</sup>. En la Zona F, está previsto que el CMC se localice en Accra (Gana). Respecto a la zona G no se ha tomado ninguna decisión sobre la fecha de apertura ni sobre qué ciudad será la encargada de albergarlo.<sup>601</sup>

---

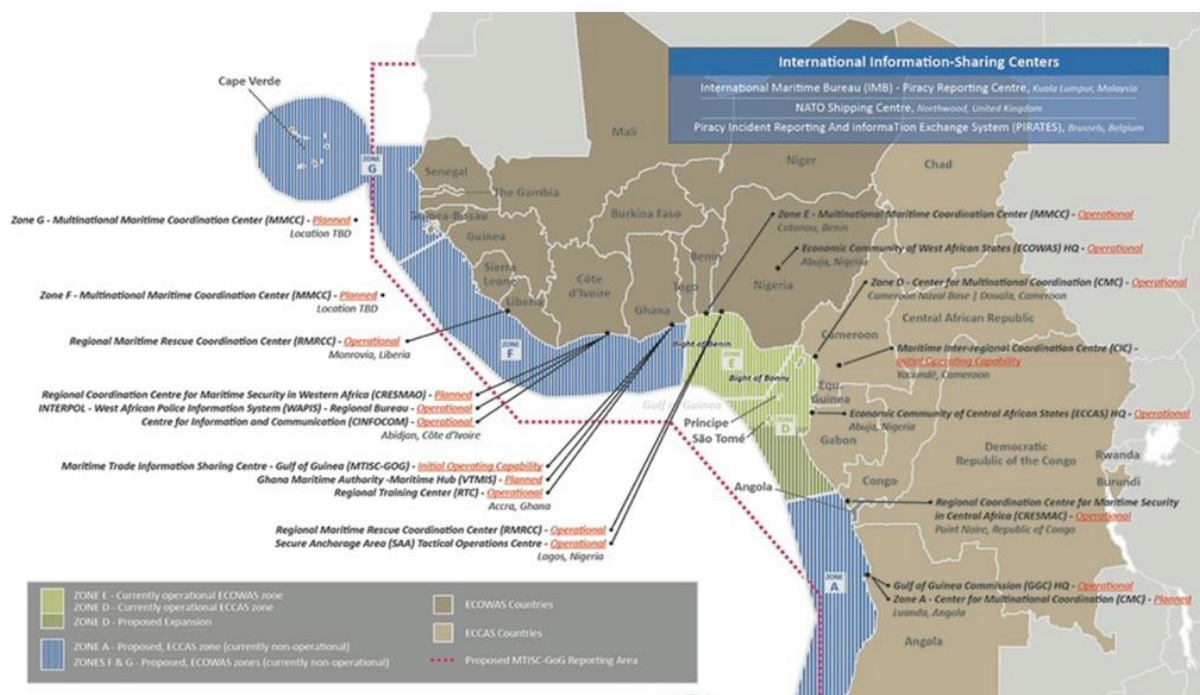
<sup>599</sup> *Ibíd.*

<sup>600</sup> Consejo de Europa. (16 de marzo de 2015). Council Conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020. Annex to the annex. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/st07168.en15.pdf>. (Consultado el 2 de junio de 2016).

<sup>601</sup> European External Action Service. (1 de febrero de 2016). Update On the EU Strategy & Action Plan for the Gulf Of Guinea. [EU-Gulf of Guinea Fact Sheet since March 2015](http://www.eeas.europa.eu/africa/gulf-guinea/index_en.htm) en The EU Gulf of Guinea Strategy and Action Plan. Disponible en: [http://www.eeas.europa.eu/africa/gulf-guinea/index\\_en.htm](http://www.eeas.europa.eu/africa/gulf-guinea/index_en.htm) (Consultado el 2 de junio de 2016).

Como puede observarse en el mapa, son múltiples las zonas de actuación en las que se ha dividido el espacio marítimo del Golfo de Guinea<sup>602</sup>:

**Figura 27: Zonas de Actuación del espacio marítimo del Golfo de Guinea.**



Fuente: EEAS.

En mayo de 2009, los países de la región firmaron el plan SECMAR 1, al que luego le sucedió el plan SECMAR 2 (febrero de 2011). Ambos planes están dirigidos a facilitar un inventario común de fuerzas navales así como a la apertura del centro multinacional de coordinación en Douala (Camerún). El plan SECMAR está dirigido a la apertura de las aguas territoriales a barcos de países participantes y a llevar a cabo operaciones conjuntas que impliquen a potencias internacionales.

Por su parte ECOWAS también está promoviendo la lucha conjunta contra la piratería y la inseguridad marítima en la región, aunque a menor escala que ECCAS. Con la ayuda de algunos socios, como el Reino Unido, la organización está promoviendo la armonización de las políticas marítimas de sus miembros para que sea más fácil hacer

<sup>602</sup> Mapa extraído de la presentación *Responses to Maritime Insecurity: Legal Framework and Inter-Regional Coordination*, realizada por el SEAE en la *International Conference on Maritime and Energy Security* celebrada en Luanda (Angola) el 09 de octubre de 2015.



frente a los delitos cometidos en sus aguas. Además, la oficina de seguridad marítima de ECOWAS, establecida en el año 2012, está elaborando una estrategia que hace hincapié en la colaboración entre los distintos países de la zona para poder conseguir adelantos en materias de seguridad marítima. Aunque las decisiones van despacio poco a poco se van consiguiendo avances, en mayo de 2015, se firmó la “CRESMAO Decision” en la cumbre de ECOWAS, celebrada en Accra, y en la que se estableció que se crearía un Centro de coordinación regional de seguridad marítima en África occidental (CRESMAO) que estaría localizado en Abidjan (Costa de Marfil).

Pero a pesar de estos pequeños adelantos y los esfuerzos que ECOWAS está realizando para intentar coordinar las diferentes fuerzas marítimas para defender las aguas del Golfo de Guinea, tenemos que señalar que sus proyectos se están encontrando con algunas trabas para salir adelante, debido al recelo que existe entre los países del Golfo de Guinea de cooperar entre ellos y compartir información, pues esto lo consideran una cesión de soberanía que beneficiaría a Nigeria, el país más grande de la región:

*“Cooperation on maritime governance in West Africa is limited by some of the same factors that hold back broader regional economic and political integration. West African Leaders are anxious to maintain their sovereign rights to govern within their territory. Weaker countries are wary that stronger neighbours, in particular Nigeria, the regional hegemon, would take advantage if they were to concede elements of national sovereignty for the sake of regional integration”*<sup>603</sup>.

Algo parecido pasa con la Comisión del Golfo de Guinea (GGC) fundada en 2001 por Nigeria, Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, República del Congo, República Democrática del Congo, y Santo Tomé y Príncipe que fijaron como objetivo para su constitución dirigir sus esfuerzos hacia la armonización de sus políticas en materia de paz y seguridad, así como a la gestión de los recursos naturales, el petróleo, el transporte y la libre circulación de bienes y personas. A pesar de que han transcurrido muchos años desde el acuerdo, nada se ha implementado al respecto, debido a las tensiones entre los diferentes Estados miembros, especialmente entre Camerún, Nigeria y Angola, los tres Estados más significativos que rivalizan por el liderazgo en la región. No obstante, y pese

---

<sup>603</sup> European External Action Service. (1 de febrero de 2016). Update On the EU Strategy & Action Plan for the Gulf Of Guinea. *Op. cit.*

a estos impedimentos, en el año 2013 se aprobó la declaración de Yaoundé, una iniciativa para hacer frente a la piratería y que sin duda revitalizó a la organización.

#### **4.5.2.1. El Código de Conducta de Yaoundé.**

El veinticuatro y veinticinco de junio de 2013, la GGC convocó la Cumbre para la Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea que fue celebrada en Yaoundé (Camerun), de ahí que al documento resultante de dicha cumbre se le denomine popularmente como “Declaración de Yaoundé” o “Código de Conducta de Yaoundé”. A la reunión acudieron treinta jefes de estado y de gobierno de las regiones de África central y occidental que mostraron su interés en aportar soluciones conjuntas para frenar la piratería en las aguas en el Golfo de Guinea, un tema en el que todos expresaron su interés debido a la importancia comercial de esas aguas que constituyen una pieza clave en el comercio entre el continente africano con Europa y América<sup>604</sup>. Los asistentes a la cumbre iban con el objetivo de buscar soluciones para acabar con el avance de la piratería en la zona, pero también con el convencimiento de que esas deberían ser regionales, pues la piratería no es sólo un problema estatal, sino regional: Tanto Bolaños, como Heyl o Egede sostienen que con la Declaración de Yaoundé se pretendió hacer algo parecido a lo que en 2009 se había hecho en África Oriental para combatir la piratería en el Cuerno de África, el conocido Código de Conducta de Djibouti. A esto Heyl añade que si bien la Declaración de Yaoundé toma como ejemplo la de Djibouti, da un paso más y no solo se centra en la lucha contra la piratería, sino que también fija su atención en otros delitos que atentan contra la seguridad marítima como los tráfico ilícitos de drogas, armas y personas, las pesca ilegal, la contaminación marina y, por supuesto, la piratería<sup>605</sup>. Nos encontramos por tanto ante un plan muy ambicioso que comenzó con un contrato no vinculante entre diferentes estados africanos pero que a su vez insta a los países participantes a contraer un compromiso durante tres años para combatir la inseguridad en la región. Por el momento, los procesos acordados en Yaoundé van muy lentos pero puede considerarse que se dio un paso muy importante al sentarse en una misma mesa para negociar a los

---

<sup>604</sup> BOLAÑOS MARTÍNEZ, Jorge. “Piratería en el Golfo de Guinea: Nuevo Código de Conducta Regional para Contenerla”. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 21/2013, 30 de julio de 2013, p. 2. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_informativos/2013/DIEEEI21-2013\\_CodigoConductacontraPiratas\\_JBM.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2013/DIEEEI21-2013_CodigoConductacontraPiratas_JBM.pdf) (Consultado el 13 de junio de 2016).

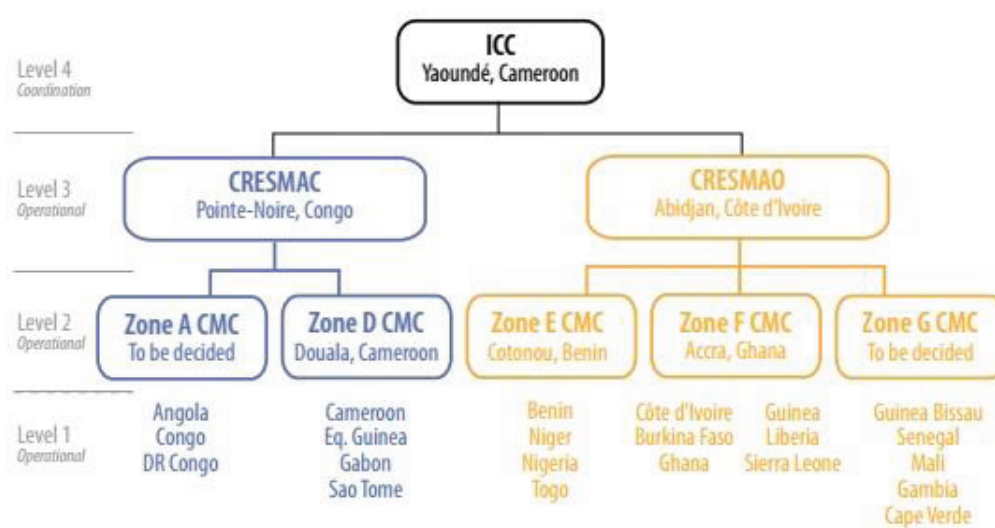
<sup>605</sup> *Ibíd.*



líderes africanos de las dos regiones económicas (ECCAS y ECOWAS) y considerar todos juntos soluciones a un problema regional.

Este es el esquema de los diferentes niveles de cooperación regional e interregional que se está realizando en materia de seguridad marítima en la zona a partir de la firma del Código de Conducta de Yaoundé:

**Figura 28: Niveles de cooperación regional e interregional en materia de seguridad marítima a partir de la firma del Código de Conducta de Yaoundé.**



Fuente: Update On the EU Strategy & Action Plan for The Gulf of Guinea (As Of 1 February 2016).

#### 4.5.3. Cooperación internacional para combatir la piratería en Nigeria.

Tal y como señalábamos al comenzar este epígrafe, las aguas del Golfo de Guinea en general y las nigerianas en particular, constituyen zonas comerciales muy importantes tanto para el comercio regional como para el comercio internacional, especialmente aquellos intercambios comerciales que se producen entre Europa y América con el continente africano. Por este motivo y al igual que hemos visto en los casos anteriores analizados, las grandes potencias han empezado a mostrar mucho interés para combatir la piratería y la inseguridad marítima en la zona. Al igual que ocurría en el Estrecho de Malaca, Nigeria es un país que cuenta con un gobierno legítimo, con capacidad marítima para defender su territorio por lo que no permite la intromisión de tropas extranjeras en sus aguas, pero al mismo tiempo, es un país consciente del problema de seguridad de sus

aguas por lo que en los últimos años ha comenzado a aceptar ayuda de potencias extranjeras para combatir un problema al que el país no puede hacer frente solo.

En este apartado nos centraremos especialmente en las acciones internacionales que se llevan a cabo en Nigeria o en las que Nigeria se ve implicada, sin embargo, eso no implica que no se hayan producido otras colaboraciones entre otros países para luchar contra la piratería, que se salen del objeto de estudio determinado al comenzar la investigación, por lo que no serán incluidas en este apartado.

Desde hace algunos años, el problema de la piratería en el Golfo de Guinea ha preocupado a Naciones Unidas, que en el año 2011 a través de la Resolución 2018 abogaba “ *por la necesidad de una aproximación integral al problema y por el liderazgo africano en la búsqueda e implementación de soluciones* ”<sup>606</sup>, por lo que instaba a los países miembros de ECOWAS, ECCAS y GGC a combinar sus fuerzas a través de cooperaciones bilaterales y regionales para hacer frente a los ataques piratas en la zona y la elaboración de leyes que condenen los actos de piratería:

*“1. Condena todos los actos de piratería y robo a mano armada en el mar cometidos frente a las costas de los Estados del Golfo de Guinea;*

*2. Acoge con beneplácito la intención de convocar una cumbre de jefes de Estado del Golfo de Guinea para considerar una respuesta integral en la región y alienta a los Estados de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG) a que formulen una estrategia integral, entre otras cosas, mediante:*

*a) La elaboración de leyes y reglamentos nacionales, cuando no existan, que tipifiquen como delito la piratería y el robo a mano armada en el mar;*

*b) La elaboración de un marco regional de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluidos mecanismos de intercambio de información y coordinación operacional en la región;*

*c) La elaboración y el fortalecimiento de leyes y reglamentos nacionales, según proceda, para aplicar los acuerdos internacionales pertinentes que*

---

<sup>606</sup> URCELAY VERDUGO, Jose Luis. *Op. cit.*, p. 228.

*regulan la seguridad de la navegación, de conformidad con el derecho internacional;*

*3. Alienta a los Estados de la CEDEAO, la CEEAC y la CGG a combatir, mediante acciones concertadas, la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea realizando patrullas marítimas bilaterales o regionales de conformidad con el derecho internacional aplicable; y solicita a los Estados afectados que tomen las medidas oportunas para asegurar que las actividades que emprendan en virtud de la presente resolución no tengan en la práctica el efecto de negar o menoscabar la libertad de navegación en alta mar o el derecho de paso inocente por el mar territorial de los buques de terceros Estados”<sup>607</sup>.*

Un año más tarde, Naciones Unidas aprobó la Resolución 2039 en la que hace referencia a los mismos aspectos que la resolución anterior pero en la que introduce dos novedades significativas: *“una cierta sensación de urgencia en la implementación de medidas concretas y la reafirmación de que el problema de la falta de seguridad marítima en el Golfo de Guinea tendría implicaciones de índole global, en el caso de que no llegue a ser solventada”<sup>608</sup>*. Entre las medidas concretas a las que se refiere la resolución están el incremento del Conocimiento del Entorno Marino (MSA), la creación de centros de coordinación marítimos regionales y llevar a cabo Operaciones de Seguridad Marítima. A este respecto, señalamos que a raíz del Código de Yaoundé ya han comenzado a llevarse a cabo algunas de estas medidas recomendadas por Naciones Unidas.

Como hemos visto en los dos capítulos anteriores, desde la emisión de estas resoluciones, los estados afectados y las organizaciones regionales han ido implementando diferentes medidas con distintos grados de profundidad según las posibilidades de cada estado.

Respecto a la intervención internacional, la resolución de Naciones Unidas 2018 señala claramente que sería pertinente la participación de actores internacionales, especialmente en la construcción de capacidades marítimas en la región:

*“Haciendo notar también la necesidad de que se preste asistencia internacional como parte de una estrategia general para apoyar las iniciativas nacionales y*

---

<sup>607</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/RES/2018 (2011) en actos de piratería y robo a mano armada en las costas de los Estados del Golfo de Guinea. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20(2011)) (Consultado el 6 de junio de 2016).

<sup>608</sup> URCELAY VERDUGO, Jose Luis. *Op. cit.*

*regionales destinadas a ayudar a los Estados de la región en sus esfuerzos por hacer frente a la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea,* “<sup>609</sup>.

A este respecto todavía hay países muy reticentes, especialmente Nigeria que acepta ayuda internacional pero con limitaciones.

Pero a pesar de estos recelos, las grandes potencias no han querido mantenerse al margen del problema ya que les afecta directamente, no olvidemos que las empresas petroleras instaladas en el Delta del Níger son principalmente estadounidenses y europeas, por tanto, ante la imposibilidad de poder hacer un despliegue de sus fuerzas, las grandes potencias colaboran a través de la construcción de capacidades que van desde el entrenamiento de fuerzas navales hasta la cesión de barcos o aviones para patrullar. De este modo, encontramos que tanto Estados Unidos como Francia, Reino Unido, China, Brasil y la Unión Europea han mostrado su interés en acabar con la piratería en esta zona del planeta<sup>610</sup>. Nigeria, por su parte suele ser uno de los países más recelosos a la hora de aceptar ayuda exterior, de hecho, se negó a aceptar una base en su territorio del Mando África de Estados Unidos (AFRICOM) aunque sí que acepta que la armada estadounidense visite el país y entrene a sus fuerzas navales a través del programa África Partnership Station. De este modo, desde el año 2007, Estados Unidos participa activamente en la mejora de capacidades marítimas en la región a través de la donación de barcos, instalación de equipos de radiofrecuencia, radares y sistemas de identificación automática.

Otra estrategia internacional para combatir la piratería en la zona es la Gulf of Guinea Energy Security Strategy (GGESE), iniciativa patrocinada por Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Suiza y Noruega y a la que pertenecen Nigeria, Angola, Camerún, Gabón y Guinea Ecuatorial. Esta estrategia se dirige a combatir la piratería contrarrestando actividades derivadas de la misma como son el robo de petróleo, el tráfico de armas y el blanqueo de capitales derivado de las actividades anteriores<sup>611</sup>.

Por su parte, la Unión Europea también es un actor importante a la hora de luchar contra la piratería y la inseguridad marítima no solo en Nigeria, sino en todo el Golfo de Guinea.

---

<sup>609</sup> *Ibíd.*

<sup>610</sup> International Crisis Group. (29 de julio de 2006). *Op. cit.*, p. 21.

<sup>611</sup> URCELAY VERDUGO, José Luis. *Op. cit.*, p. 229.

En este sentido, tenemos que señalar que la Unión Europea no tiene un plan de acción específico para Nigeria sino para toda la región, teniendo siempre muy presente en los documentos consultados que el foco más importante de piratería en la región se encuentra en las aguas nigerianas. Para la Unión Europea la piratería del Golfo de Guinea es un tema de vital importancia debido a los intereses comerciales que tiene en la región, por este motivo y especialmente en los últimos años la Comisión Europea y el Servicio Europeo de Exteriores han mostrado en repetidas ocasiones su preocupación por acabar con la piratería y la inseguridad marítima en toda la zona para lo que ha diseñado la Estrategia para la seguridad y el desarrollo del Golfo de Guinea adoptado en marzo de 2014 y marzo de 2015 respectivamente. Según Urcelay, lo que la Unión Europea persigue con este plan de acción es *“impulsar el apoyo y la ayuda a los estados de la región para establecer unas condiciones de paz, seguridad y prosperidad a través del legítimo desarrollo de sus economías y sus instituciones”*<sup>612</sup>.

Urdelay también señala que el plan identifica los intereses de la UE, las amenazas que encuentran en la región, las líneas de acción llevadas a cabo por los diferentes actores y el camino a seguir que se basa en tres principios:

- “- Asociación (partnership) con los países del golfo de Guinea, organizaciones regionales y otras organizaciones internacionales (Unión Africana, IMO, etc)*
- Aproximación integral (comprehensive approach), asegurando que la seguridad, desarrollo y gobernanza se integran en un único marco estratégico.*
- Aplicación de las lecciones aprendidas de otras estrategias de la Unión Europea en África”*<sup>613</sup>.

La estrategia señala además cuatro objetivos específicos:

- Crear una visión común de las amenazas en la zona y una necesidad conjunta de abordar dichas amenazas entre los estados regionales y la comunidad internacional.*

---

<sup>612</sup> Ibid.

<sup>613</sup> Ibid., p. 230.

- Fortalecer la gobernanza marítima, ayudando a los gobiernos de la región a construir instituciones fuertes, capacidades y administraciones marítimas que garanticen la aplicación de las leyes y la seguridad.
- Respaldar el desarrollo de las economías regionales que incentiven la creación de empleo, así como prestar ayuda a las comunidades más vulnerables a hacer frente a las actividades criminales y la violencia.
- Fomentar y fortalecer la cooperación entre los países de la región.

A esto hay que añadir que el Comité África del Consejo de la Unión Europea, está actualmente trabajando en un nuevo Plan de Acción dirigido especialmente a la lucha contra la corrupción.

Teniendo en cuenta todo lo visto hasta el momento respecto a la piratería nigeriana podemos considerar que hay una voluntad tanto por parte de Nigeria como de los países de la región y la comunidad internacional de combatirla y evitar que llegue a convertirse en un problema global como ocurrió con la piratería en Somalia. También hemos visto cómo las medidas establecidas para combatirla van muy despacio pero muestran una aceptación del problema y la voluntad de acabar con él, lo que representa un paso muy importante que puede dar frutos muy positivos a largo plazo.

Tras haber realizado un análisis exhaustivo de nuestras zonas objeto de estudios, es necesario aplicar un análisis comparativo para establecer sus diferencias y semejanzas y demostrar si es posible establecer una teoría general que explique la aparición de la piratería y, por tanto, instrumentos comunes para combatir el fenómeno.



**TERCERA PARTE: EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA EN  
PERSPECTIVA COMPARADA.**





## Capítulo 5.

### RESPUESTA A LA PIRATERÍA: ¿UN MODELO ÚNICO O DIFERENCIADO?

En los capítulos anteriores hemos analizado minuciosamente el fenómeno de la piratería en diferentes áreas del planeta. Este análisis riguroso y exhaustivo nos ha permitido identificar las características tanto generales como específicas que se dan en cada zona objeto de estudio. Ese análisis previo nos va a permitir establecer las singularidades de cada caso, pero también las similitudes a través de la comparación con la que podremos establecer un marco general sobre la piratería y los instrumentos para combatirlos. En este sentido, el método comparativo es una aplicación de la regla general de la lógica inductiva. Que consiste en eliminar variables y factores accesorios para llegar a los que es constante y fundamental en el fenómeno investigado: la piratería.

Así pues, comenzamos comparando las causas tanto originarias como intervinientes que han propiciado la aparición y posterior desarrollo de la piratería tanto en el Estrecho de Malaca como en las costas somalíes y en las aguas nigerianas. En todos los casos nos encontramos con una serie de causas comunes que, sin duda, están relacionadas con factores socio-económicos y políticos:

- Situación geográfica de los estados afectados e importancia económica y estratégica de sus aguas.
- Situación política y económica de los estados objeto de estudio.
- Altos niveles de pobreza entre la población.
- Aceptación cultural de la piratería.
- Corrupción política.

Una vez que hemos enumerado estas causas comunes vamos a analizarlas una a una para profundizar aún más en sus similitudes.

#### **-Situación geográfica de los estados afectados e importancia económica y estratégica de sus aguas.**

Tanto Indonesia, como Somalia y Nigeria están localizados en importantes puntos estratégicos para el comercio marítimo internacional y regional. En el caso de Indonesia, concretamente de las aguas del Estrecho de Malaca se trata de una zona que supone el punto de unión entre Europa y Asia, al día pasan cerca de sesenta y cinco mil barcos lo

que supone un tercio del comercio mundial y la mitad de los suministros energéticos mundiales. Lo mismo ocurre en las aguas del océano Índico que bañan las costas del Cuerno de África y que forman parte de la ruta que conecta por mar los mercados de Europa, Asia y Oriente Medio. Por ellas circulan al día más de veinte mil barcos y un doce por ciento del petróleo mundial<sup>614</sup>, además de contar con una gran riqueza de recursos pesqueros, especialmente de atún. El caso de Nigeria también le otorga una importancia estratégica fundamental, se encuentra entre los diez principales exportadores de petróleo del mundo, gran parte de esas exportaciones se realizan por mar, por no mencionar el comercio marítimo que se produce entre América y Europa con África pasando por las aguas del Golfo de Guinea.

En los tres casos nos encontramos por tanto con un elemento clave, “la oportunidad”, al tratarse de zonas significativas para el comercio mundial, y por las que pasan todo tipo de barcos, ya sean petroleros, pesqueros o cargueros que se convierte en objetivo para los piratas. Vagg al referirse a la piratería en el sudeste asiático defiende esta idea y lo considera pieza clave:

*“The question of opportunity is straightforward. Modern shipping patterns flow through a number of 'choke points', narrow channels often close to shore and used by large numbers of vessels<sup>615</sup>. (...) the easy availability of targets, clearly make piracy an available, viable, and profitable activity, but are not in themselves sufficient as causative factors”<sup>616</sup>.*

Nosotros además hemos extrapolado esta idea para la piratería frente a las costas de Somalia y de Nigeria ya que sin oportunidad para delinquir no se producirían ataques piratas. Pero como también señala Vagg, no consideramos que sea solo “la oportunidad” lo que hace que se produzcan ataques piratas en estas zonas, sino que en realidad es una suma de muchos factores en los que la oportunidad es solo uno de ellos.

#### **-Situación política y económica de los estados objeto de estudio.**

Otra característica en la que coinciden los casos analizados es la inestable situación política en la que viven que se acentúa con una economía débil y una gran desigualdad en la distribución de la riqueza. En el caso de Indonesia, se produjo un crecimiento

---

<sup>614</sup> MILDNER Stormy-Annika y GROß Franziska. *Op. cit.*, p.23.

<sup>615</sup> VAGG Jon. *Op. cit.* p. 67.

<sup>616</sup> *Ibíd.* p. 78

económico muy rápido que trajo consigo la distribución desigual de la riqueza. Esto se vio acentuado con la crisis financiera asiática de 1997 y complicada con el tsunami de 2006. Según datos aportados por el Banco Mundial, de una población de 252 millones de personas, cerca de 28,5 millones de indonesios viven por debajo del umbral de la pobreza y un 40% permanece en los límites de la línea nacional de la pobreza que son 22,70 dólares al mes<sup>617</sup>. El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) estima el porcentaje de pobreza en Indonesia en un once con cuarenta por ciento<sup>618</sup>.

En el caso de Somalia, nos encontramos ante un estado fallido con un gobierno que controla solo una parte del país, la zona de Mogadiscio, Galmudug, Jubalandia y Somalia Sudoccidental, y que de acuerdo con el Banco Mundial es el quinto país más pobre del mundo<sup>619</sup>. El PNUD estima su renta per cápita en 248 dólares y su índice de pobreza en un 63%<sup>620</sup>. Su tasa de desempleo es de un 101%<sup>621</sup>.

El caso de Nigeria es un poco especial comparado con los dos anteriores ya que es uno de los principales productores de petróleo de África, y se encuentra entre los diez principales exportadores de petróleo a nivel mundial, pero aun así, siendo un país rico en recursos y con una capacidad de desarrollo en potencia registra un índice de pobreza de un 62%<sup>622</sup> y una tasa de inactividad del 88%<sup>623</sup>.

Estas cifras nos llevan a otra de las causas comunes que hemos mencionado anteriormente y que tiene mucha relación con los altos niveles de pobreza entre la población. Este hecho obliga a la población más pobre a buscar la forma de obtener mayores ingresos que los que ofrece la agricultura o la ganadería y esto lo encuentran en la piratería. Recordemos el caso de la isla Batam, en Indonesia, en la que muchos piratas se dedicaban a conducir barcas-taxi por el día y al caer la noche se convertían en piratas para sumar dinero extra a sus bajos ingresos obtenidos con un trabajo legal. Algo parecido ocurre en Somalia donde las hambrunas y sequías repercuten negativamente en la agricultura, lo que causa

---

<sup>617</sup> The World Bank. Indonesia Overview. Disponible en: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/overview> (Consultado el 15 de junio de 2016).

<sup>618</sup> Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en: <http://www.id.undp.org/content/indonesia/en/home/countryinfo/> (Consultado el 16 de junio de 2016).

<sup>619</sup> The World Bank. Somalia Overview. Disponible en: <http://www.worldbank.org/en/country/somalia/overview> (Consultado el 16 de junio de 2016).

<sup>620</sup> Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. *Op. cit.*

<sup>621</sup> The World Bank (Age Dependency ratio). Disponible en: <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.DPND> (Consultado el 16 de junio de 2016).

<sup>622</sup> Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. *Op. cit.*

<sup>623</sup> The World Bank (Age Dependency ratio). *Op. cit.*

un movimiento migratorio a las zonas costeras donde la pesca no alcanza para que la población pueda subsistir con lo que muchos se ven obligados a practicar la piratería para obtener los beneficios que de otro modo no podrían conseguir.

Además, la piratería favorece el surgimiento de nuevos negocios como tiendas y restaurantes para abastecer a los piratas y sus rehenes o bancos para realizar transacciones monetarias por lo que la piratería es considerada un revitalizador de la vida económica somalí. El caso de Nigeria muestra una situación más o menos similar, especialmente en la zona del Delta del Níger donde las industrias extranjeras explotan los recursos y no siempre contratan personal nigeriano o si lo hacen las ganancias son menores que las que adquieren asaltando un barco y vendiendo su mercancía en el mercado negro.

Estas características nos llevan a su vez a establecer otra consecuencia: la **aceptación cultural** que la piratería tienen entre la población de las zonas afectadas. En los tres casos hemos visto cómo los actos de piratería comenzaron siendo una respuesta política a una situación que la población local consideraba injusta: modo de subsistencia en las islas más olvidadas del Estrecho de Malaca, una respuesta ante la pesca ilegal y el lanzamiento de vertidos tóxicos al mar por parte de los somalíes o una defensa de la explotación de sus tierras y recursos en el caso de los piratas nigerianos. Como hemos podido apreciar a lo largo de nuestro análisis, estas razones esgrimidas, en realidad permiten justificar la piratería entre las comunidades locales, hacerles creer que es una respuesta política, una forma de defender sus intereses. Vagg, al hablar de la aceptación cultural de la piratería en el Estrecho de Malaca sostiene que suele darse por tres razones: intimidación de la población, incentivos económicos y por lo que él considera más importante, porque es algo culturalmente concebible, algo que de alguna manera siempre ha estado allí, ha formado parte del desarrollo histórico en esas regiones:

*“In general, we can argue that local populations would tolerate pirates for at least three reasons. Two of these—intimidation of the populace, and economic incentives—were mentioned above. But a third and deeper factor must also be considered, namely that raiding ships at sea is culturally ‘thinkable’”<sup>624</sup>.*

Este último punto que señala Vagg es aplicable a la piratería en el Sudeste Asiático y Nigeria ya que en desde su colonización han sido zonas ricas en materias primas, como

---

<sup>624</sup> VAGG, Jon. *Op. cit.*, p. 67.

Nigeria, o son importantes rutas comerciales como en el Estrecho de Malaca y el robo de mercancías al igual que el contrabando es algo normal, sin embargo, esto no puede ser aplicable al caso de Somalia. La piratería somalí es un fenómeno muy nuevo, que surgió a raíz de la guerra civil y que desde sus comienzos ha tenido un claro objetivo: el secuestro de barcos para pedir un rescate por la tripulación o la venta del producto. Aun así, hemos visto que la aceptación cultural juega un papel muy importante en la piratería somalí ya que consideramos que esa aceptación ha sido posible por la difusión de un mensaje “político” que justificaba la piratería por ser una respuesta eficaz para defender sus recursos y una contribución económica para una población empobrecida. Estas características se dan en los tres estados objeto de estudio.

Por último, otra de las causas comunes para el desarrollo de la piratería es **la corrupción política**. Tanto Indonesia como Somalia y Nigeria son Estados débiles con una historia política turbulenta en la que como ya hemos mencionado los episodios de corrupción se han sucedido a lo largo de los años desde su descolonización. Según datos aportados por la ONG Transparencia Internacional y tomando datos que coinciden con los años de mayor auge de piratería marítima encontramos que tanto Indonesia como Somalia y Nigeria cuentan con una percepción de la corrupción muy alta, siendo Somalia en diferentes ocasiones el Estado al que se considera más corrupto, tal y como puede observarse en la tabla siguiente, donde se muestra la posición que ocupaban los países objeto de estudio en el ranking de percepción de corrupción, siendo 1 el país más transparente y ascendiendo el grado de corrupción según se iba descendiendo<sup>625</sup>:

**Figura 29: Índice de Percepción de Corrupción en Indonesia, Nigeria y Somalia.**

País	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indonesia</b>	143	126	111	110	100	119	114	107	88
<b>Nigeria</b>	147	121	130	134	143	140	144	136	136
<b>Somalia</b>	179	180	180	178	182	175	175	174	167

Fuente: Elaboración Propia a partir de Transparency International.

<sup>625</sup> Tabla realizada a partir de datos extraídos de los informes de la ONG Transparencia Internacional España. Disponible en: [http://transparencia.org.es/wp-content/uploads/2016/01/comparacion\\_ipc-2007\\_a\\_2015.pdf](http://transparencia.org.es/wp-content/uploads/2016/01/comparacion_ipc-2007_a_2015.pdf) (Consultado el 17 de junio de 216).

En el caso de la piratería sólo tenemos que recordar los casos de corrupción recogidos en los capítulos anteriores. Como los de la isla Batam y las relaciones entre los piratas con los oficiales responsables de la lucha contra la piratería. O en Somalia, donde algunos miembros del gobierno de Puntlandia han recibido fondos procedentes de la piratería, tal y como sostiene el Grupo de Supervisión de Naciones Unidas: *“Las investigaciones del Grupo de Supervisión, han corroborado que altos funcionarios de Puntlandia, entre otros, el Presidente Faroole y algunos miembros de su gabinete, en particular el Ministro del Interior (General Abdullahi Ahmed Jama “Ilkajiir” y el Ministro de Seguridad Interna, General Abdillahi Sa’iid Somatar, han recibido fondos procedentes de la piratería o los secuestros”*<sup>626</sup>.

En concreto, estos fondos habrían servido para financiar las campañas políticas a la presidencia de Puntlandia: *“Según numerosas fuentes independientes, Hanaano aportó más de 200.000 dólares a la campaña política de Ilkajiir. Al final, Ilkajiir fue derrotado en las elecciones por Abdirahman Mohamed “Faroole”, quien recibió contribuciones mucho más cuantiosas de los piratas, y fue nombrado Ministro del Interior*<sup>627</sup>.

Otro caso que muestra la corrupción política lo encontramos también en el caso del jefe pirata “Afweyne” que, como ya hemos señalado, fue detenido en Bruselas en octubre de 2013, viajaba con pasaporte diplomático y contaba con la protección de los gobernantes somalíes.

En el caso de Nigeria durante el análisis de su historia política hemos destacado cómo la corrupción ha sido una de las constantes en los diferentes gobiernos del país, siendo esa corrupción, al igual que en los casos anteriores, tanto política como policial. Esta corrupción política ha tenido también episodios ligados a la piratería como señala Pérouse quien asegura que las fuerzas de seguridad nigerianas colaboran en el robo de petróleo y la piratería y que el Estado nigeriano está también envuelto en piratería marítima:

*“Moreover, the role of the Nigerian government is quite ambiguous, since some of its members collude with the rebels. Security forces (Police, Navy, and Army) do not only attack the militants; they also participate in bunkering and piracy. As*

---

<sup>626</sup> ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia presentado de conformidad con la resolución 1853 (2008) del Consejo de Seguridad, p 44. Disponible en: <http://www.un-casa.org/CASAUpload/ELibrary/S-2010-91-Sp.pdf> ( Consultado el 17 de junio de 2016).

<sup>627</sup> Ibid, p 45.

*for the corrupt governors of the oil-producing Rivers, Bayelsa and Delta States, they use gangsters to get rid of opponents, yet fund the dominant People's Democratic Party (PDP). In other words, the Nigerian state is very active because it is itself involved in maritime piracy”<sup>628</sup>.*

Pérouse continua haciendo hincapié en los casos de corrupción y relación con la piratería en Nigeria y cita el ejemplo del General Andrew Azazi, quien fuera jefe del ejército con el presidente Jonathan, mientras ocupaba ese cargo facilitó el ascenso y promocionó a oficiales que vendían armas al hermano de Henry Okah, líder del MEND<sup>629</sup>.

Llegados a este punto consideramos que no hay una causa única que explique la aparición de la piratería, sino que ésta se origina por una combinación de todas las causas mencionadas anteriormente y que todas ellas serían necesarias para poder explicar por qué la piratería se da en estas zonas y no en otras.

No obstante, como hemos podido comprobar a lo largo de nuestro análisis, el delito de piratería presenta también diferencias importantes y serán precisamente estas diferencias las que marquen la forma de combatir este delito y las que a su vez nos permitan demostrar si estas diferencias son tan importantes como para no poder aplicar instrumentos comunes en la lucha contra la piratería o si por el contrario no suponen una condición necesaria y permiten la extrapolación para los diferentes casos. Así pues, encontramos las siguientes diferencias:

- Diferente grado de estabilidad de los estados afectados.
- Objetivos y modus operandi de los grupos de piratas.
- Aguas de actuación de los piratas.
- Acciones antipiratería aplicadas a cada caso.

#### **-Grado de estabilidad de los Estados afectados.**

En lo que respecta al grado de estabilidad de los Estados objeto de estudio hemos comprobado que su situación política presenta importantes diferencias dentro de la inestabilidad. Tanto Indonesia como Somalia y Nigeria presentan problemas de inestabilidad política, conflictos internos y corrupción pero como ya hemos mencionado en el capítulo dedicado a explicar la diferencia entre estados débiles y fallidos no

---

<sup>628</sup> PÉROUSE DE MONTCLOS, Marc-Antoine. *Op. cit.*, p. 538.

<sup>629</sup> *Ibíd.*



estaríamos ante el mismo índice de debilidad. De este modo, consideramos que Indonesia es un Estado débil en el que el gobierno central no cumple plenamente con todas sus funciones pero hay otras características como el crecimiento económico o la respuesta a acciones exteriores que muestran su legitimidad. En el caso de Nigeria también estaríamos hablando de un Estado débil, pero con una debilidad mayor que la de Indonesia. Nigeria presenta índices de pobreza muy altos, deficiencias graves en sus servicios públicos y conflictos internos, como el del Delta del Níger o la lucha contra Boko Haram, que en parte deslegitiman al Estado. Por su parte Somalia, es el mayor ejemplo de Estado colapsado, recordemos que López Martín lo ha calificado como “el paradigma de un Estado fallido”:

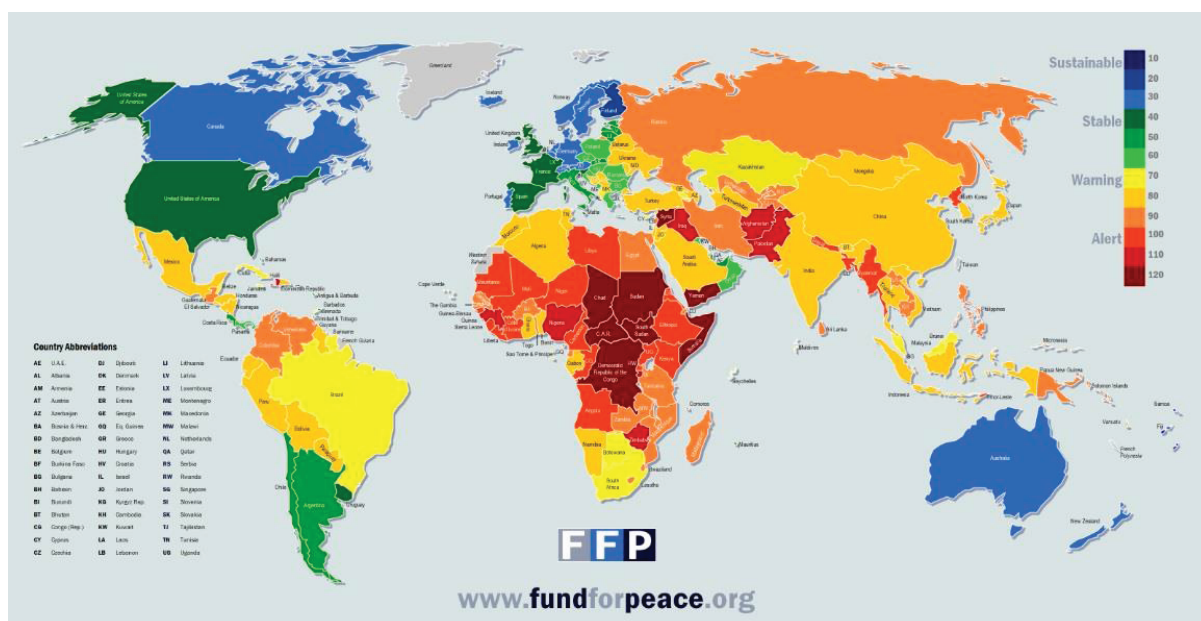
*“Sin lugar a dudas nadie como Somalia reúne todos los elementos, todos los rasgos que identifican el fallo de un Estado: un país en el que el gobierno no tiene el control real de su territorio, ni es considerado legítimo por parte importante de la población, no ofrece seguridad interna, ni servicios públicos especiales a sus ciudadanos, y no ostenta el monopolio del uso de la fuerza. Una situación que tras prolongarse durante casi dos décadas parece haberse convertido en endémica. Ello le convierte en el paradigma, en el arquetipo de un estado ‘fallido’”<sup>630</sup>.*

Además en la clasificación de Fund for Peace del año 2016 Somalia encabeza la lista mundial de estados frágiles, Nigeria ocupa el decimotercer lugar mostrando, según el ranking, altos niveles de debilidad, cercana al fracaso. Indonesia ocupa el octogésimo puesto lo que indica que aun siendo un estado débil se aleja del fracaso y se acerca a la estabilidad. Si comparamos estas cifras con las de los años 2014 y 2015 encontramos que en los casos de Somalia y Nigeria su estado de debilidad ha empeorado, ya que en el caso de Somalia en ambos años ocupaba el segundo puesto y Nigeria el decimoséptimo en 2014 y decimocuarto en 2015. Indonesia por su parte, se aleja cada vez más de la inestabilidad ya que en 2014 ocupaba el octogésimo segundo puesto y en 2015 el octogésimo octavo.

---

<sup>630</sup> Ibíd., p. 13.

**Figura 30: Índice de Fragilidad Estatal 2016<sup>631</sup>**



Fuente: Fund For Peace.

Esta diferencia entre los tres Estados vuelve a aislar a Somalia, que no solo muestra una piratería con un objetivo diferente, sino que además presenta la característica de ser un “estado fallido” lo que dificulta que el gobierno somalí pueda enfrentarse al problema, ya que como hemos señalado anteriormente en el capítulo dedicado a Somalia, el gobierno no controla todas las zonas del país, sólo Mogadiscio, algunas zonas tomadas a Al Shabaad y Jubalandia, Gamuldug y Somalia Sudoccidental donde han consolidado su control a través de las administraciones federales<sup>632</sup>. Vemos, por tanto, que con Somalia nos encontramos ante un caso especial, y es precisamente esa especialidad la que marca que la lucha contra la piratería llevada a cabo en Somalia no pueda extrapolarse al resto de zonas. Sin embargo, los casos de piratería en el Estrecho de Malaca y en Nigeria presentan características muy similares por lo que consideramos que en cierta medida las medidas llevadas a cabo en el Estrecho de Malaca, que además según los datos del IMB, parecen haber funcionado, también podrían aplicarse a la lucha contra la piratería en Nigeria. Además, consideramos que con un poco de tiempo y una vez que Somalia

<sup>631</sup> Mapa extraído de la página web “Fund for Peace”. Disponible en: <http://fsi.fundforpeace.org/map/2016heatmap.png> (Consultado el 28 de Junio de 2016).

<sup>632</sup> Amnistía Internacional. (s.f.). Somalia 2016/2017. Disponible en: <https://www.amnesty.org/es/countries/africa/somalia/report-somalia/> (Consultado el 26 de febrero de 2016).

consiga ganar cierta estabilidad interna también podrían aplicarse allí. Por tanto, vemos como esta diferencia entre estado débil y fallido que se produce entre Indonesia, Somalia y Nigeria, condiciona las diferentes acciones que se llevan a cabo para combatir la piratería en cada zona.

#### **- Objetivos y modus operandi de los grupos de piratas.**

Otra diferencia importante que se produce está relacionada con el objetivo y el modus operandi de los piratas y que, de algún modo, marca a su vez el grado de violencia que los piratas emplean contra la tripulación del barco. Los piratas que actúan en la parte sur del Estrecho de Malaca buscan principalmente el robo de bienes y mercancías que se puedan encontrar dentro de las embarcaciones, esto va desde la misma carga sea del tipo que sea hasta cualquier objeto de valor que puedan encontrar, como equipos tecnológicos, joyas o dinero en efectivo. En cambio, las bandas que actúan en el Norte del estrecho, además de confiscar los bienes materiales que encuentran en la embarcación, también se ocupan del robo de la carga o el secuestro del barco para pedir dinero a cambio de la tripulación, algo que no ocurre en muchas ocasiones o para utilizar el barco para otros fines. Consideramos que el hecho de que su objetivo final no sea el de pedir un rescate a cambio de la tripulación es lo que hace que el comportamiento de estos piratas sea muy violento llegando incluso a asesinar a los marineros que se encontraban en sus barcos objetivo como ocurrió con la tripulación del *Cheongson ad Tenyu* secuestrado en 1998 o como otros casos en los que la tripulación ha sido abandonada en algunas de las numerosas islas desiertas que existen en el archipiélago indonesio.

Algo muy distinto ocurre con la piratería perpetrada por los piratas somalíes. Estos grupos basan sus ataques en pedir un rescate a cambio de la tripulación por lo que no suelen mostrarse muy violentos ya que el solo hecho de que le pueda ocurrir algo a la tripulación hace que el precio del rescate baje. Otro de sus objetivos es el cargamento, especialmente en aquellos barcos que llegaban a las costas somalíes con ayuda humanitaria, así como el propio barco que posteriormente utilizan como naves nodrizas para poder lanzar sus ataques desde alta mar y tener un mayor radio de actuación. Aun así, recordamos que su objetivo final es el secuestro y la petición de un rescate por la tripulación.

El caso de los piratas nigerianos es bastante similar al de los piratas del Estrecho de Malaca ya que su objetivo principal es el del robo del cargamento, especialmente petróleo para venderlo posteriormente en el mercado negro. El secuestro de tripulaciones para

pedir a cambio un rescate no suele ser muy común, aunque cada vez se está convirtiendo en una práctica más común. Al igual que ocurría en el Estrecho de Malaca, el hecho de que los miembros de la tripulación carezcan de valor económico para los piratas hace que éstos se comporten de una manera muy violenta en sus ataques llegando incluso a herir o asesinar a los miembros de la tripulación.

#### **- Aguas de actuación de los piratas.**

Otra diferencia importante que hemos apreciado en nuestro análisis corresponde a las aguas donde se llevan a cabo los ataques piratas. En el caso del Estrecho de Malaca todo el territorio marítimo forma parte del mar territorial de algún estado ya sea Indonesia, Malasia o Singapur, por tanto no estaríamos hablando de piratería marítima como tal sino de robo a mano armada en el mar, aunque como ya hemos señalado en diferentes ocasiones a lo largo de este trabajo de investigación, lo englobaríamos dentro del fenómeno de piratería ya que hemos considerado la definición del término en el sentido más amplio. Algo parecido ocurre con los piratas nigerianos que eligen el mar territorial o las aguas interiores para realizar sus ataques, aunque como señalan Intzesiloglou y Mizarela, cada vez más frecuentemente se producen también asaltos en alta mar e incluso en aguas de otros estados como Togo pero perpetrados por piratas Nigerianos. Una vez más el caso de Somalia presenta diferencias a este respecto ya que los piratas somalíes actúan principalmente en alta mar, es decir, en aguas internacionales que no están bajo la jurisdicción de ningún estado.

#### **- Disímiles acciones antipiratería**

Las tres diferencias analizadas anteriormente demuestran que no podemos hablar de la piratería como un fenómeno único puesto que no se lleva a cabo de la misma manera ni tiene los mismos objetivos y repercusiones en todas las zonas. Son precisamente estas diferencias las que van a marcar la manera de hacer frente a esa piratería. De este modo, en el Estrecho de Malaca la actuación de los estados ribereños (Indonesia, Malasia y Singapur) tanto a nivel individual como regional han sido cruciales para combatir la piratería en la región. En este caso, la cooperación internacional juega un papel secundario y se limita a ayudar a los países económicamente o mediante la construcción de capacidades. Como ya hemos comentado en el epígrafe dedicado a la piratería en el Estrecho de Malaca, tanto Indonesia como Malasia ven con recelo cualquier tipo de intromisión extranjera en sus aguas ya que para ellos supone un acto en contra de su

soberanía, es por este motivo por el que la cooperación internacional se ve limitada a aportación económica y logística.

En el caso del Estrecho de Malaca tenemos que señalar que la piratería no constituye uno de los principales asuntos de las agendas políticas de los países ribereños. En el caso de Malasia y Singapur sí que parece que hay una mayor voluntad de acabar con el fenómeno ya que consideran que la piratería puede repercutir negativamente en su comercio marítimo, no así en el caso de Indonesia ya que es en los estrechos de Lombok y de Sunda donde se producen la mayoría de sus transacciones comerciales. Además, Indonesia es el país que más recelos muestra a la hora de cooperar tanto con los otros estados litorales del Estrecho como a nivel regional o internacional porque cualquier tipo de cooperación o intercambio de información es considerado un debilitamiento de su soberanía, como consecuencia de esto, aún no ha ratificado el acuerdo del RecAAP. Además, Jakarta considera que la piratería es un problema interno por lo que debe ser combatida internamente a través del fortalecimiento de leyes, las patrullas marítimas, ampliando las expectativas económicas y reduciendo la pobreza. Aun así, reiteramos que la piratería no está considerada como una de las mayores preocupaciones en la agenda política de Jakarta.

Es por eso por lo que estamos de acuerdo con autores como Gil Pérez, Loewen, Bodenmüller, Raymond o Kumar Kashyap que consideran que el éxito en la lucha contra la piratería en el Estrecho de Malaca se debe sobre todo a la cooperación regional, especialmente aquella que se da entre los estados litorales del Estrecho de Malaca. Aceptamos también la opinión de Raymond quien reconoce el éxito de las operaciones conjuntas regionales pero que considera que en ellas se vislumbra falta de voluntad de los estados implicados a una verdadera colaboración a lo que añade también que existe una carencia de recursos<sup>633</sup>.

Otro de sus detractores es Mak quien recordamos considera que las operaciones conjuntas llevadas a cabo en el Estrecho de Malaca no se basan tanto en la lucha contra la piratería o el terrorismo como en evitar una intervención extranjera en las aguas del Estrecho: *“it appears therefore that the primary aim of MALSINDO was not so much to curb piracy*

---

<sup>633</sup> RAYMOND, Catherine Zara. “Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A problem Solved?”. *Naval War Review*, Vol. 62, No. 3, 2009, pp. 31-42. Disponible en: <https://www.usnwc.edu/getattachment/7835607e-388c-4e70-baf1-b00e9fb443f1/Piracy-and-Armed-Robbery-in-the-Malacca-Strait--A-.aspx> (Consultado el 5 de mayo de 2014).

*and terrorism, but to forestall possible foreign intervention in the Malacca Straits*”<sup>634</sup>. Teniendo en cuenta estas dos opiniones, nos reiteramos en la idea de que tanto defensores como detractores tienen razón y que los estados litorales no aceptan bajo ningún concepto la idea de que potencias extranjeras operen en su territorio al igual que se han mostrado reticentes al intercambio de información pero en la medida en que han colaborado, por poco que haya sido, han demostrado un éxito considerable en la lucha contra la piratería por lo que sostenemos que es realmente esta unión regional de fuerzas la que puede contribuir a erradicar la piratería no solo en el Estrecho de Malaca, sino también en el resto de zonas.

Aplicamos esta última idea al caso somalí. Como hemos podido comprobar a través de nuestro análisis, la piratería en Somalia presenta importantes diferencias respecto a la del Estrecho de Malaca y la nigeriana. En el caso de Somalia nos encontramos ante un estado fallido, con un gobierno que solo tiene potestad en algunas áreas de la capital y altos grados de corrupción que son los que hacen que los señores de la guerra se repartan el control del país y de sus aguas. Es, por tanto, por esta falta de poder del gobierno central somalí y la importancia para la economía mundial de las aguas del Índico lo que ha propiciado la intervención de la Comunidad Internacional, ya que la piratería en Somalia se consideró una amenaza para la paz y la estabilidad mundial. Naciones Unidas ha reiterado en repetidas ocasiones que esta intervención internacional en las aguas del Índico se debe única y exclusivamente a la situación de Somalia y, por lo tanto, no podrá aplicarse a ningún otro caso ya que el resto de zonas cuentan con gobiernos legítimos que aun siendo frágiles tienen el reconocimiento y la capacidad necesaria para poder proteger sus aguas, en mayor o menor medida. Como consecuencia, en el caso somalí vemos como la intervención internacional está siendo clave en la lucha contra la piratería en la zona, es más, consideramos que sin esa intervención no habrían sido posibles todos los adelantos que se han producido al respecto en materia de leyes, persecución y enjuiciamientos de piratas o adiestramiento de fuerzas de seguridad que a largo plazo estarán capacitadas para defender tanto el territorio terrestre como marítimo y que podrán llevar a Somalia a la estabilización de darse todas las condiciones necesarias. Pero al mismo tiempo hemos visto cómo las medidas regionales que precisamente han sido impulsadas por esa intervención internacional, están contribuyendo muy positivamente

---

<sup>634</sup> MAK, J.N. *Op. cit.*, p. 156.

en la erradicación de la piratería en Somalia y están a su vez siendo tomadas como ejemplo para otros casos como ocurre con el Código de Conducta de Djibuti.

Por tanto, vemos que en el caso somalí la cooperación regional se está convirtiendo en un elemento clave para combatir la piratería en todos sus flancos, es decir, tanto por tierra como por mar y aunque la Unión Europea ha considerado que aún es pronto para retirar la Operación Atalanta de las aguas del Índico está apostando por la cooperación regional como solución al problema y lo hace patente a través de la firma de acuerdos y la prestación de ayuda económica a aquellos países de la región que se implican en la lucha contra la piratería como Kenia, Seychelles, Tanzania o las islas Mauricio.

En el caso de Nigeria, una vez más encontramos muchos paralelismos con el Estrecho de Malaca. Aunque las aguas del Golfo de Guinea que constituyen la zona de actuación de los piratas nigerianos son muy importantes para el comercio internacional, la piratería en estas aguas, al contrario de lo que ocurre en Somalia, no puede considerarse una amenaza para la paz y estabilidad mundial porque los países del Golfo de Guinea, en general, y Nigeria, en particular, cuentan con gobiernos estables con legitimidad y poder de actuación sobre sus aguas. Esto conllevaría al igual que en el caso del Estrecho de Malaca, a que cualquier incursión extranjera fuera tomada como un atentado a su soberanía, especialmente en Nigeria que se muestra reticente a la intromisión de potencias extranjeras en su seguridad marítima, tanto es así, que incluso se negó a acoger una base de AFRICOM en su territorio aunque por el contrario sí que acepta ayuda en forma de entrenamientos y material, especialmente de Estados Unidos<sup>635</sup>. Consecuentemente, teniendo en cuenta el análisis que hemos realizado anteriormente sobre las operaciones contra la piratería en esta zona, podemos considerar que la cooperación regional es la que está consiguiendo acuerdos que a medio-plazo puedan erradicar la piratería en la región tales como los acuerdos y medidas realizadas por ECOWAS y ECCAS, así como la firma del Código de Conducta de Yaoundé, basado a su vez en el Código de Conducta de Djibouti.

Por tanto, podemos afirmar que la piratería es un fenómeno que tiene que ser combatido desde diferentes ámbitos tanto en el mar como en tierra firme. Para ello es de vital importancia que las zonas afectadas reconozcan el problema y tomen medidas a nivel local y regional y acepten la ayuda y el asesoramiento internacional para poder erradicar

---

<sup>635</sup> International Crisis Group (19 de julio de 2006). *Op. cit.*, p. 22.

un problema que de no solucionarse amenaza con desestabilizar las regiones afectadas y constituir un peligro que agrave la fragilidad que ya presentan los estados afectados.





## Capítulo 6.

### CONCLUSIONES

A lo largo de las páginas de esta tesis doctoral hemos descrito, examinado y analizado el fenómeno de la piratería marítima en tres regiones diferentes del planeta: el Estrecho de Malaca, el Cuerno de África y el Golfo de Guinea. Este análisis nos ha llevado a pormenorizar no sólo el fenómeno de la piratería moderna, sino también la historia (desde un punto de vista político, económico y cultural) más contemporánea de los estados afectados sin la cual no podríamos entender el desarrollo del fenómeno de la piratería.

A través de los diferentes métodos empleados hemos realizado un análisis preciso del fenómeno de la piratería, lo que nos ha permitido a su vez verificar las hipótesis que planteábamos al inicio de la investigación. Por tanto, vamos a exponer las conclusiones siguiendo el orden de las hipótesis planteadas y exponiendo a continuación los argumentos que sostienen cada una de ellas y que hemos obtenido a lo largo de todo nuestro trabajo.

**Hipótesis A: la piratería marítima es una consecuencia de la desestructuración e inestabilidad política, económica y social de las zonas afectadas, cuyos orígenes pueden situarse en la época de la colonización y posterior descolonización. Los grandes focos de ataques piratas se producen en importantes rutas comerciales pero no en todas las rutas comerciales se registran ataques piratas, por tanto, consideramos que se necesita algo más que “la oportunidad” para que se produzca el fenómeno.**

#### **A1. Hipótesis auxiliar:**

**Esto nos hace suponer que existen una serie de características políticas, económicas y sociales comunes en determinadas zonas que son las que propician que el fenómeno se produzca allí y no en otros lugares del planeta donde también se presentaría la oportunidad de atacar barcos.**

A través de un análisis exhaustivo del fenómeno en las tres zonas del planeta donde se registran un mayor número de ataques piratas al año, hemos podido establecer una serie de características comunes que se producen en determinadas regiones y que son necesarias para que el fenómeno se desarrolle. Este mismo análisis nos ha permitido

también determinar las diferencias que son las encargadas de fijar la particularidad del fenómeno dependiendo de cada región así como el grado de amenaza que suponen y también el modo de hacer frente al problema. En nuestro análisis hemos utilizado datos tanto cuantitativos que nos han permitido establecer el número de ataques que se han producido en las diferentes zonas objeto de estudio, como cualitativos que son los que nos han permitido obtener una visión más precisa de los principales países implicados a través del estudio de sus características políticas, económicas y sociales.

Con todo ello, hemos podido comprobar que tienen que darse cinco características para que en una zona determinada se desarrolle el delito de forma preocupante:

- Situación geográfica con una importancia económica considerable por donde se produzca un amplio volumen de tráfico marítimo y que, por tanto, conceda a los piratas “la oportunidad” de atentar contra esos barcos.
- Una situación política débil y con economías que aunque puedan parecer fuertes de cara a la Comunidad Internacional, como ocurre con Indonesia o Nigeria, interiormente son muy vulnerables y propician importantes niveles de desigualdad social.
- Altos niveles de pobreza entre la población lo que les lleva a considerar el delito como una forma de vida.
- Aceptación cultural de la piratería. Si la piratería se considera un oficio, una forma de vida, la población lo justifica y no lo condena, es decir, lo normaliza.
- Corrupción política. Los altos niveles de corrupción política y judicial propician la impunidad de los piratas y la colaboración gubernamental y policial con sus delitos.

Es la suma de estas características la que hace que unos pasos comerciales sean más propensos que otros a sufrir los ataques de piratas. Retomamos el ejemplo mencionado en la introducción de este trabajo del caso del Estrecho de Ormuz, importante zona de paso para el comercio, especialmente de petróleo que limita con Irán, Omán y los Emiratos Árabes Unidos. En este estrecho, aunque sí que se dé “la oportunidad” porque constituye un importante paso comercial por lo que el trascurso de barcos por sus aguas es también muy grande, aquí la piratería no cuenta con una aceptación cultural, a pesar

de que haya sido guarida de piratas hasta el siglo XIX. Los gobiernos de esos Estados suelen aplicar leyes muy estrictas, los tres se rigen por la “sharia”, cuentan con gobiernos más o menos estables y en el caso de Emiratos Árabes Unidos y Omán los niveles de pobreza no son muy elevados. Por tanto, al no cumplir todas y cada una de las cinco características que hemos considerado indispensables para que se produzca el fenómeno, vemos que no existe riesgo de que la piratería se desarrolle en esa zona de manera significativa.

Al igual que hemos encontrado estos puntos comunes, hemos comprobado que el delito de piratería presenta una serie de diferencias de unas zonas respecto a otras tales como la agrupación de los piratas, el modus operandi o los objetivos aunque, salvo en el caso de Somalia, que es único y excepcional, no consideramos que constituyan un elemento importante a la hora de hacer frente a la piratería.

**Hipótesis B: La situación geoestratégica de las zonas afectadas y las características propias de la piratería que se desarrolla en ella así como su incremento en los últimos años, han convertido a la piratería en un problema de ámbito internacional que en el caso de Somalia ha llegado incluso a suponer una amenaza para la paz y estabilidad mundiales. El hecho de que Indonesia y Nigeria sean países con un gobierno consolidado (aunque débil) propicia que la amenaza internacional que supone el delito no alcance la envergadura de la somalí pero sí que también suponga una preocupación a nivel internacional.**

#### **B1. Hipótesis auxiliar**

**La amenaza para la estabilidad de las zonas afectadas por piratería ha alertado a la comunidad internacional que desde que se declaró la alerta ha tomado medidas de diferente índole en Indonesia, Somalia y Nigeria. La situación interna de estos países es la que marca el alcance de estas respuestas internacionales.**

Como hemos podido observar a lo largo de nuestro análisis, en los tres casos objeto de estudio hemos constatado la gran importancia de la cooperación internacional, la diferencia radica en que esa cooperación no puede materializarse de la misma manera en los tres casos. De este modo, en el caso de Somalia hablaríamos de una cooperación internacional directa ya que se produce una intervención directa por parte de tropas internacionales. Esto es así por considerarse Somalia un estado fallido y no tener por el

momento unas autoridades competentes que puedan garantizar la estabilidad ni la seguridad tanto en el territorio somalí como en sus aguas. Ya hemos señalado que Naciones Unidas ha publicado diferentes resoluciones al respecto y en todas ellas ha señalado el carácter exclusivo de este tipo de actuaciones, debido a la situación interna de Somalia por lo que en ningún caso puede extrapolarse a otras regiones del planeta. A pesar de la exclusividad que caracteriza al caso somalí, hemos encontrado que tanto Nigeria como Indonesia reciben también ayuda internacional, siendo esta más indirecta que en el caso anterior y materializándose en ayudas económicas para la construcción de capacidades o la cesión de equipos y tecnologías que ayuden a las autoridades regionales y locales a poder hacer frente al problema. Este tipo de cooperación internacional indirecta también se produce en Somalia y consideramos que es indispensable en la lucha contra la piratería en cualquier zona del planeta, puesto que las zonas afectadas tienen un gran interés global, especialmente comercial y por tanto económico, pero los países cuyas costas bañan presentan problemas estructurales importantes que les imposibilitan encarar el problema sin ayuda externa.

## **B2. Hipótesis auxiliar**

**Debido a los límites con los que se encuentra la intervención internacional en la lucha contra la piratería han cobrado una gran relevancia las acciones a nivel local y regional, especialmente estas últimas. En las aguas del Estrecho de Malaca ya se han empezado a ver los resultados positivos por lo que consideramos que es una medida que podría aplicarse al resto de zonas.**

Hemos comprobado que en los tres casos, la cooperación regional es el elemento más importante a la hora de hacer frente a la piratería, puesto que el hecho de atentar contra barcos golpea intereses comerciales que no afectan sólo a los países de donde proceden los piratas, sino a todos los países de la región, por lo que la lucha no debe ser solo local.

A nivel local y basándonos en nuestra investigación hemos comprobado que lo más importante es que los países afectados reconozcan el problema y a partir de ahí empleen los medios necesarios para combatirlo. Tanto Indonesia como Somalia y Nigeria saben de la existencia de la piratería en sus aguas y han reconocido que era necesario implementar medidas para acabar con ella o reducirla, y hemos visto cómo es a partir de ese momento cuando las medidas antipiratería han empezado a fluir y a funcionar.

**Hipótesis C: El incremento de ataques piratas en la zona del Golfo de Guinea ha supuesto un aumento de la preocupación a nivel internacional considerando que la situación pueda llegar a alcanzar la magnitud de la piratería frente a las costas somalíes y por tanto una situación descontrolada que requiera de la intervención internacional para su resolución.**

Teniendo en cuenta nuestro análisis, consideramos que no es posible que la piratería en las costas nigerianas alcance la gravedad que el fenómeno tuvo en las costas somalíes años atrás. Esto viene explicado por la situación interna de Nigeria que es muy diferente a la que presentaba y presenta Somalia. Nigeria cuenta con un gobierno y unas fuerzas policiales y militares lo suficientemente estructuradas y desarrolladas para poder hacer frente a los problemas de seguridad del país, algo que no ocurre en el caso de Somalia. Nigeria es un estado muy débil pero no fallido como es el caso de Somalia por lo que la intervención internacional no está contemplada ni el peligro es tan inminente al haber un gobierno legítimo con control sobre el territorio. Recordemos que la piratería en Nigeria guarda más similitudes con la piratería en el Estrecho de Malaca que con la Somalí por tanto consideramos que nunca llegará a suponer un peligro para la estabilidad y la paz mundiales aunque si Nigeria no es capaz de colaborar más con los países vecinos, el fenómeno de la piratería podría extenderse y llegar a suponer un peligro para la estabilidad regional.

A la vista de lo concluido, es pertinente recoger unas últimas consideraciones que pueden ser importantes en la lucha contra la piratería en las tres regiones objeto de estudio:

- Dado que ha quedado demostrado que la cooperación regional tiene buenos resultados en la lucha contra la piratería, consideramos que deberían seguir haciéndose progresos en ese sentido. En el caso del Estrecho de Malaca, Indonesia debería prestar más atención al problema de la piratería en sus aguas e implicarse un poco más en la lucha contra la piratería. Puesto que las patrullas conjuntas han dado buenos resultados. Además, Indonesia debería ser más flexible a la hora de colaborar con los países de la zona que cuenten con medios para hacer frente al problema y están dispuestos a ayudar. Una excelente prueba de ello sería la ratificación del ReCAAP, acuerdo que consideramos de vital importancia para poder hacer frente en la piratería en el Estrecho de Malaca de manera aún más efectiva.

En el caso de la piratería en Somalia, los Estados de la región se muestran más receptivos a la hora de colaborar en la lucha contra la piratería, buenos ejemplos los encontramos en Kenia o Tanzania que desde comienzos de la operación Atalanta se han mostrado muy dispuestos a colaborar. La firma del Código de Conducta de Djibouti reafirma las buenas intenciones a este respecto que tienen los países de la región. El principal problema que encontramos aquí es la falta de infraestructuras en los países y la lentitud con la que se ponen en marcha todas las iniciativas aprobadas, pero es precisamente la predisposición de los países implicados a tomar medidas lo que nos hace considerar que a largo plazo se conseguirán éxitos muy importantes.

Respecto a Nigeria, la cooperación regional sigue siendo una de las tareas pendientes. Los países del Golfo de Guinea son muy recelosos a la hora de colaborar porque lo consideran una cesión de soberanía. Además los países más débiles consideran que sus vecinos más fuertes, especialmente Nigeria, podrían aprovecharse de esta cesión de soberanía. Consideramos que si todos los países consiguieran superar esas sospechas y colaboraran más, podrían conseguir mejores resultados al respecto. Nigeria es un país muy fuerte en la región que podría liderar la lucha contra la inseguridad marítima en sus aguas pero para ello debe ganarse la confianza de sus vecinos y solucionar graves problemas internos que a su vez debilitan la credibilidad del gobierno. Por todo esto, consideramos que las aguas del Golfo de Guinea constituyen un foco de piratería que se debería mantener en observación, puesto que de no trabajar en la lucha contra este fenómeno, la situación podría volverse muy crítica, especialmente para Nigeria.

- En lo que respecta a la cooperación internacional y teniendo en cuenta nuestro análisis, consideramos que ésta es muy necesaria y que se han conseguido grandes adelantos gracias a este tipo de relaciones, especialmente en Somalia. Su aportación en forma de nuevas tecnologías, equipos, entrenamiento y asesoramiento es vital para poder poner fin a la piratería en todas las aguas del planeta. En el caso de Somalia, su presencia está resultando esencial para estructurar de nuevo el país, formar fuerzas policiales y costeras eficientes y enseñar a Somalia como gestionar sus propios conflictos. Consideramos que la decisión de la UE de ampliar su misión hasta 2018 es muy acertada porque la

reconstrucción de Somalia llevará mucho tiempo y sin un país estable que pueda garantizar su seguridad interna no se puede tampoco garantizar la seguridad marítima.

A este respecto y aplicado a las tres zonas, la Comunidad Internacional debería incidir aún más en la lucha contra el mercado negro y el crimen organizado que es de donde realmente los piratas obtienen sus beneficios a través de la venta de la mercancía robada, el blanqueo de dinero y el tráfico de personas, drogas y armas, que a su vez retroalimentan al fenómeno de la piratería.

- Otro aspecto muy importante a tener en cuenta es la lucha contra la pobreza y la corrupción, dos aspectos que juegan un papel muy importante en el desarrollo de la piratería. En este aspecto consideramos de vital importancia también la ayuda internacional a través de programas destinados a la erradicación de la pobreza y globalizando la lucha contra la corrupción.

Concluiremos este trabajo de investigación haciendo una reflexión sobre la piratería, un delito que lleva cometiéndose en las aguas del planeta desde muchos siglos atrás y que a pesar de considerarlo erradicado, resurgió con grandes repercusiones comerciales a finales del siglo XX. Este fenómeno requiere de la colaboración de todos para poder garantizar la navegación pacífica de los barcos comerciales, por tanto, es necesaria una puesta en común de capacidades y estrategias, cuyo único resultado debe ser poner fin al fenómeno de la piratería.





## CONCLUSIONS IN ENGLISH.

This doctoral thesis describes, examines and analyzes the phenomenon of maritime piracy in three different regions of the planet: the Straits of Malacca, the Horn of Africa and the Gulf of Guinea. This analysis has led us to describe in detail not only the phenomenon of modern piracy but also the most contemporary history (from a political, economic and cultural point of view) of the affected states without which it is not possible to understand the development of the phenomenon of piracy.

The different methods used have enabled to carry out a precise analysis of the phenomenon of piracy, what demonstrates the hypotheses raised at the beginning of the research. Therefore, the conclusions will be stated following the order of the hypotheses raised and setting out the arguments that support each hypothesis and which have been obtained throughout our study.

**Hypothesis A: Maritime piracy is a consequence of the political, economic and social destructuralization and instability of the affected regions, whose origins go back to the age of colonization and later decolonization. The great focuses of pirate attacks occur in important trade routes, but as not all of the routes suffer from attacks it can be inferred that it is necessary something more than “the opportunity” for this phenomenon to occur.**

### **A1. Auxiliary hypothesis:**

**According to this it can be assumed that there are a series of common political, economic and social characteristics in specific areas which propitiates that the phenomenon of piracy occurs there and not in other parts of the planet where the opportunity of attacking vessels is also evident.**

Through an exhaustive analysis of the phenomenon in the three areas of the planet where a larger number of attacks are reported each year, the research establishes a series of common features that takes place in some regions and that they are necessary for the development of the phenomenon. This analysis also enables to define the differences among piracy in the different regions because these differences are the ones which determine the peculiarities of the phenomenon in each region, its level of threat and the way to deal with the problem.

The analysis uses both quantitative and qualitative data. The quantitative data enables to establish the number of pirates attacks produced in the different areas under study. The qualitative data provides a more accurate vision of the main countries involved through the study of their political, economic and social features.

With all of this, it can be confirmed that it is necessary the existence of five features for an alarming development of piracy in a certain area to occur. These features are:

- Geographic situation with an appreciable economic importance and with a wide volume of maritime traffic which gives pirates “the opportunity” to attack vessels.
- A weak political situation and economies which, although they might seem strong for the international community, as in the case of Indonesia and Nigeria, internally are vulnerable and promote social inequity.
- High levels of poverty among population, what give them a reason to consider piracy as a way to make a living.
- Cultural acceptance of piracy. If piracy is considered as a way to make a living, population justify it and they do not condemn it. That means that population normalize piracy.
- Political corruption. The high level of political and judicial corruption fosters the impunity of pirates and the governmental and police cooperation with their crimes.

The sum of all these features is what makes that some maritime commercial crossings are more likely to suffer pirate attacks than others. Take the Strait of Hormuz. This strait is an important commercial choke point, especially for oil. It is bounded by Iran, Oman and the United Arab Emirates. In the Strait of Hormuz although “the opportunity” to attacks vessels exists since it is an important commercial crossing and the pass of vessels through its waters is high, here piracy is not a culture and it is not accepted by population, despite being haven of pirates until the 19th century. The governments of littoral States usually apply strict laws, the three of them are regulated by the “sharia” and they also have stable governments. In the case of United Arab Emirates and Oman the level of poverty is not very high. Hence, it is demonstrated that if not all of the five features considered as essential to promote piracy occur, there are no risk of a significant development of piracy in an area.

As well as these common points, the thesis also proves that piracy presents a number of differences depending on the areas. However, except in the case of Somalia, which is an exceptional case of piracy, it is not considered that the differences are an important element when fighting against this crime.

## **B. Basic hypothesis**

**The geostrategic situation of the affected areas and the common characteristics of piracy developed there, as well as its increase in the last years have turned piracy into an international problem that, in the case of Somalia, has even posed a threat to the world peace and stability. The fact that Indonesia and Nigeria are countries with a consolidated government (although weak) results in the international threat caused by this crime not being as significant as in the case of Somalia despite it does entail a concern at international level.**

### **B1. Auxiliary hypothesis**

**The threat posed by piracy to the stability of the affected regions has warned the international community which, since the alert was declared, has taken different actions in Indonesia, Somali and Nigeria. The scope of these international actions depends on the internal situation of these countries.**

As it may be seen throughout the thesis, in the three cases under study there is real evidence of the great importance of the international cooperation; the difference is that the cooperation does not materialize in the same way in the three cases. Thus, the case of Somalia can be seen as a case of direct international cooperation since there is a direct intervention of international troops. This is because Somalia is considered to be a failed state and it has still no competent authorities who can ensure the stability and security both on land and at sea. It has already been pointed out that the United Nations have published various relevant resolutions and all of them have highlighted the unique nature of this kind of actions due to the internal situation of Somalia so in any case they can be extrapolated to other regions in the world. Despite the exclusivity of the Somali case it has been discovered that Nigeria and Indonesia also receive international aid, which materializes in financial support for capacity buildings or in the transfer of equipment and technology which helps the regional and local authorities to tackle the problem. This kind of indirect international operation also occurs in Somalia and it is essential to the fight

against piracy in every part of the world since the affected areas have a great global interest, particularly commercial and economic, but the countries whose waters are affected have important structural problems that prevent them from dealing with the problem without external aid.

## **B2. Auxiliary hypothesis**

**Due to the limits found by the international intervention in the fight against piracy, the actions at local and regional level, especially the latter, have become particularly relevant. In the waters of the Straits of Malacca positive results have been achieved so we considered that it is a measure which could be implemented in the rest of the areas.**

It has been verified that in the three cases the regional cooperation is the most important element when facing piracy because the fact of attacking vessels hits commercial interests that not only have an impact on the countries the pirates come from, but also on all the countries in the region, so the fight must not be only at local level.

The research argues that at local level the most important thing is that the affected countries accept the problem and once it has been accepted they must use the necessary means to tackle it. Indonesia, Somalia and Nigeria are aware of the existence of piracy in their waters and they have recognized it is necessary to implement measures to eliminate or reduce it. From then on it is when the counter-piracy measures have started to flow and work.

## **C. Basic hypothesis**

**The increase in the number of pirate attacks in the Gulf of Guinea has caused an increase in the international concern considering that the situation could reach the relevance of piracy off the coast of Somalia and therefore it might lead to an uncontrolled situation which requires international intervention for its resolution.**

Having our analysis into account, it is considered that it is not possible for piracy in the Nigerian coasts to reach the level the phenomenon had in the Somali coasts years ago. That is explained by the internal situation of Nigeria which is quite different from that of Somalia. Nigeria has a government and police and military forces structured and developed enough to deal with the security issues in the country, what does not occur in

the case of Somalia. Nigeria is a very weak state but it is not failed as in the case of Somalia, so international intervention is not considered, and the danger is not so imminent since there is a legitimate government with control of the territory. It is important to remind that piracy in Nigeria have more similarities with piracy in the Straits of Malacca than with piracy in Somalia; therefore, it is not thought to pose a danger to the world peace and stability. Nevertheless, if Nigeria is not able to collaborate with its neighboring countries, the phenomenon of piracy could spread and become a threat to the regional stability.

In view of this, it is appropriate to include some considerations which may be important in the fight against piracy in the three regions under study:

- Given that it has been demonstrated that the regional cooperation has been successful in the fight against piracy, it should keep advancing in this sense. In the case of the Straits of Malacca, Indonesia should pay more attention to the piracy problem in its waters and get more involved in the fight against it, since joint patrols have given good results. Moreover, Indonesia should be more flexible when collaborating with the countries in the area which have the means to tackle the problem and are willing to help. An excellent proof of that would be the ratification of the ReCAAP, a vital agreement in order to deal with piracy in the Straits of Malacca in an even more effective way.

In the case of piracy in Somalia, neighbouring states are more receptive to cooperate in the fight against piracy. For instance, since the beginning of Operation Atalanta, Kenya and Nigeria have been always willing to cooperate. The adoption of Djibouti Code of Conduct reaffirms the good intentions shown by the states in the region. The main problem is the lack of infrastructures in this countries and the slow progress to implement the approved initiatives. Nevertheless, the willingness of the involved countries to take actions makes us believe that good results will be achieved in the long run.

With regard to Nigeria, the regional cooperation still remains to be done. The countries in the Gulf of Guinea are very suspicious of cooperating as they considered it as a surrender of sovereignty. Furthermore, the weakest countries believe the strongest countries, especially Nigeria, might take advantage of

this surrender of sovereignty. If all the countries were able to overcome their suspicions and cooperated more actively, they would achieve better results. Nigeria is a very strong country in the region and it could lead the fight against maritime insecurity in its waters, but to do this, Nigeria must gain its neighbours' confidence and solve serious internal problems which deteriorate the Government's credibility. Therefore, we believe the waters in the Gulf of Guinea represent a source of piracy which should be monitored because the situation could become critical, especially in Nigeria, if actions are not taken to combat this phenomenon.

Having our analysis into account it can be concluded that international cooperation is quite necessary and that forward steps have been achieved thanks to this kind of relations, especially in Somalia. Its contribution of new technologies, equipment, training and advice is vital in order to eradicate piracy all over the world. In the case of Somalia, the presence of international cooperation is essential for the rebuilding of the country, the efficient training of police forces and coast guards and for learning Somalia how to deal with its own conflicts. Therefore, the EU decision of extending the mission until 2018 is right and fitting because the rebuilding of Somalia will take a long time and if a country is not stable enough to ensure its internal security, it will not be able to ensure the maritime security.

In this regard, the International Community should stress the fight against the black market and the organized crime that are the source from which pirates make a profit by selling the stolen goods, laundering money and trafficking with humans, drugs and arms; what at the same time feedbacks the phenomenon of piracy.

- Another remarkable aspect is the fight against poverty and corruption. Those are two aspects which play a very important role in the development of piracy. International help is also important on this matter with the implementation of programs to eradicate poverty and globalizing the fight against corruption.

This research sums up with a reflection about piracy; a crime which has been being committed in the waters of the world since ancient times and which, although it was thought to be eradicated, has reappeared with a great commercial impact at the end of the

20<sup>th</sup> century. This phenomenon requires the collaboration of all the parts to ensure the peaceful navigation of commercial ship; there're, it is necessary to share capacities and strategies whose only result is to put an end to the phenomenon of piracy.





## SUMMARY

### **Research relevance and motivation and identification of the topic of study.**

Researching about the phenomenon of maritime piracy can be quite challenging due to the complexity of this phenomenon itself. We are facing a very old phenomenon which, although it has been evolving over the years, has posed a challenge to the great powers because it has been detrimental to their commercial and economic interests since ancient times.

This research will focus on maritime piracy in its more contemporary form: that which has risen from failing states with economic and political problems and that in today's globalized world poses a threat at both regional and international level. Taking this into account, the purpose of this research is to compare the phenomenon of piracy in the most affected areas of the world in order to establish its common causes and; therefore, its main characteristics. To do this, the three parts of the planet where more pirate attacks are registered have been chosen: the Straits of Malacca, the Horn of Africa waters and the Gulf of Guinea. As they are very vast areas, the research has focused on those countries most affected as they are considered to be the pirates' source of origin: Indonesia, Somalia and Nigeria.

Therefore, the importance of analyzing the phenomenon of maritime piracy is due to a number of reasons. Firstly, since there are many trade routes in the world but not all of them suffer from pirate attacks, it is necessary to determine those general features from certain areas which may cause maritime piracy to become a common activity. Secondly, the thesis aims at confirming whether those counter-piracy actions which have resulted to be successful in certain regions can be extrapolated to others obtaining similar results. Thirdly, due to globalization pirate acts have an international impact so the great occidental powers are given great prominence to the fight against piracy; therefore, the research also aims at determining the scope of action of these powers and the strategic interest which may be hidden behind their actions. Fourthly, because of the increasing number of pirate attacks off the coast of Nigeria, it is interesting to investigate the particular features of this phenomenon and to check whether we can talk about a displacement of the problem of piracy from the Horn of Africa to the Gulf of Guinea or

the lessons learned from former cases may be useful to avoid an outpouring of the phenomenon.

This research has contemplated as an element of great importance an in-depth analysis of the political, economic and social situation of the countries most affected by piracy (in this case Indonesia, Somalia and Nigeria). This will make it possible to consider under what conditions this illicit activity is developed, as well as to observe which the common causes and the differences in the development of the phenomenon are. Both will help to determine whether they are an identical phenomenon or there are enough differences so as to look at them as different phenomenon depending on the region where the activity is developed. Special attention is also given to the counter-piracy actions which are being carried out at national, regional and international level to check the scope of the international help and the level of commitment of the affected regions. To do this, the thesis includes an analysis of all the counter-piracy actions undertaken in the affected areas which can be the key to eliminate this phenomenon.

### **Timeline**

Considering that the interest of this research focuses on contemporary piracy, i.e. on the surge of pirate attacks at the dawn of the twenty-first century, the research centers on the period of time from the decolonization (date when the countries under consideration acquire their own identity and have to face their changes and problems) to 2016, when thanks to the implementation of international measures to fight against this phenomenon, a decline in pirates attacks can be verified.

### **Formulation of a hypothesis and objectives**

#### **Hypothesis**

The research is based on three basic hypotheses and four auxiliary hypotheses:

##### **A. Basic hypothesis**

- Maritime piracy as a consequence of the political, economic and social destructuralization and instability of the affected areas. The hotspots of pirate attacks are concentrated around the important trade routes, although not all of the routes are hounded by the pirates.

#### A1. Auxiliary hypothesis

There are political, economic and social characteristics which are common to certain areas and that favor the development of maritime piracy.

#### B. Basic hypothesis

- The geostrategic situation of the affected areas and the common characteristics of the piracy which is developed there, as well as its increase in the last years have turned the phenomenon of piracy into an international problem.

#### B1. Auxiliary hypothesis

The threat to the stability of the areas affected by piracy has alerted the international society which has already started to take measures.

#### B2. Auxiliary hypothesis

Limited international engagement, hence the importance of actions at local and regional level.

#### C. Basic hypothesis

The increase in pirate attacks in the Gulf of Guinea has resulted in an increase in the international concern. Although it has not reached the magnitude of the piracy in the Horn of Africa, it requires the international intervention for its resolution.

### **Objectives of the research**

Considering the above described hypotheses, these are the objectives the research aims at:

- First objective: To demonstrate the existence of a series of elements that favors the occurrence and development of the phenomenon in certain parts of the planet. That fact makes us question whether it would be possible to anticipate the appearance of new focuses of pirate attacks before they take place.
- Second objective: To analyze the scope of the international intervention and the extrapolation of those actions to different scenarios.

- Third objective: Because the regional cooperation has proved to be successful in the case of the Straits of Malacca, the effects of that kind of cooperation in the African cases will be analyzed.
- Fourth objective: To demonstrate that the kind of piracy developed in Nigeria is a regional problem which can be under control if it is faced up early having into account the lessons learned in former cases.

### **Methods of investigation**

The method of investigation used corresponds to the qualitative analysis, and within it, to the descriptive, analytical and comparative analysis. The descriptive method enables to show the reality of the phenomenon of piracy in the most exhaustive and precise way. Using the analytical method the thesis will analyze the characteristics of the regions under study as well as the common and specific characteristics of the piracy in each region and the actions which are being implemented to eliminate it. Thus, the causal relationships produced in each case can be established for later comparison. Then the comparative method will be applied and it will enable to contrast the most important elements of the three realities under study.

### **Doctoral thesis structure**

The research is divided into three parts. This division is justified bearing in mind a logical order which makes the comprehension and analysis of the work easier.

The first part corresponds to the first chapter whose sections will establish a general approach to the concept of piracy as envisaged by the United Nations, the IMO and the IMB. Then, the concepts of weak state and failed state will be analyzed and distinguished; as we will see they will be of great importance in the research because, to a large extent, they will make a difference in the actions taken against piracy. Having examined the generalities of the phenomenon and set the conceptual scenario where the research will be developed, we will pass to the second part of the thesis which includes a comprehensive analysis of our three states under study and the piracy developed around them.

This second part is divided into three chapters (second, third and fourth) which correspond to the three states where the phenomenon of piracy is located: Indonesia,

Somalia and Nigeria. In each of them its historical evolution has been analyzed, paying special attention to its political, economic and social development; key elements for the development and spread of this kind of crime in different areas. Having understood the situation where the phenomenon takes place in the three cases we will pass to a description and an analysis of the phenomenon itself. In this case we will deal with the evolution of piracy, with the different groups of pirates, its objectives and modus operandi, and we will locate where the biggest pirate centers are concentrated in. Once we have an image of the problem we will analyze its solution through a study of all both military and civil operations which are being undertaken in the three areas in order to reduce the number of attacks. These operations are conducted at local or state level, regional and international.

The third part corresponds to the fifth chapter and it is there where we will make a comparison of the phenomenon which will help us to ascertain whether piracy can be considered as a general phenomenon or it can present variations that cause a same phenomenon to occur in different ways and, therefore, it will have to be combated with different instruments depending on the area.

## **Conclusions**

This doctoral thesis describes, examines and analyzes the phenomenon of maritime piracy in three different regions of the planet: the Straits of Malacca, the Horn of Africa and the Gulf of Guinea. This analysis has led us to describe in detail not only the phenomenon of modern piracy but also the most contemporary history (from a political, economic and cultural point of view) of the affected states without which it is not possible to understand the development of the phenomenon of piracy.

The different methods used have enabled to carry out a precise analysis of the phenomenon of piracy, what demonstrates the hypotheses raised at the beginning of the research. Therefore, the conclusions will be stated following the order of the hypotheses raised and setting out the arguments that support each hypothesis and which have been obtained throughout our study.

### **A. Basic hypothesis**

**Maritime piracy is a consequence of the political, economic and social destructuralization and instability of the affected regions, whose origins go back to**

**the age of colonization and later decolonization. The great focuses of pirate attacks occur in important trade routes, but as not all of the routes suffer from attacks it can be inferred that it is necessary something more than “the opportunity” for this phenomenon to occur.**

**A1. Auxiliary hypothesis:**

**According to this it can be assumed that there are a series of common political, economic and social characteristics in specific areas which propitiates that the phenomenon of piracy occurs there and not in other parts of the planet where the opportunity of attacking vessels is also evident.**

Through an exhaustive analysis of the phenomenon in the three areas of the planet where a larger number of attacks are reported each year, the research establishes a series of common features that takes place in some regions and that they are necessary for the development of the phenomenon. This analysis also enables to define the differences among piracy in the different regions because these differences are the ones which determine the peculiarities of the phenomenon in each region, its level of threat and the way to deal with the problem.

The analysis uses both quantitate and qualitative data. The quantitative data enables to establish the number of pirates attacks produced in the different areas under study. The qualitative data provides a more accurate vision of the main countries involved through the study of their political, economic and social features.

With all of this, it can be confirmed that it is necessary the existence of five features for an alarming development of piracy in a certain area to occur. These features are:

- Geographic situation with an appreciable economic importance and with a wide volume of maritime traffic which gives pirates “the opportunity” to attack vessels.
- A weak political situation and economies which, although they might seem strong for the international community, as in the case of Indonesia and Nigeria, internally are vulnerable and promote social inequity.
- High levels of poverty among population, what give them a reason to consider piracy as a way to make a living.

- Cultural acceptance of piracy. If piracy is considered as a way to make a living, population justify it and they do not condemn it. That means that population normalize piracy.
- Political corruption. The high level of political and judicial corruption fosters the impunity of pirates and the governmental and police cooperation with their crimes.

The sum of all these features is what makes that some maritime commercial crossings are more likely to suffer pirate attacks than others. Take the Strait of Hormuz. This strait is an important commercial choke point, especially for oil. It is bounded by Iran, Oman and the United Arab Emirates. In the Strait of Hormuz although “the opportunity” to attacks vessels exists since it is an important commercial crossing and the pass of vessels through its waters is high, here piracy is not a culture and it is not accepted by population, despite being haven of pirates until the 19th century. The governments of littoral States usually apply strict laws, the three of them are regulated by the “sharia” and they also have stable governments. In the case of United Arab Emirates and Oman the level of poverty is not very high. Hence, it is demonstrated that if not all of the five features considered as essential to promote piracy occur, there are no risk of a significant development of piracy in an area.

As well as these common points, the thesis also proves that piracy presents a number of differences depending on the areas. However, except in the case of Somalia, which is an exceptional case of piracy, it is not considered that the differences are an important element when fighting against this crime.

## **B. Basic hypothesis**

**The geostrategic situation of the affected areas and the common characteristics of piracy developed there, as well as its increase in the last years have turned piracy into an international problem that, in the case of Somalia, has even posed a threat to the world peace and stability. The fact that Indonesia and Nigeria are countries with a consolidated government (although weak) results in the international threat caused by this crime not being as significant as in the case of Somalia despite it does entail a concern at international level.**

### **B1. Auxiliary hypothesis**



**The threat posed by piracy to the stability of the affected regions has warned the international community which, since the alert was declared, has taken different actions in Indonesia, Somali and Nigeria. The scope of these international actions depends on the internal situation of these countries.**

As it may be seen throughout the thesis, in the three cases under study there is real evidence of the great importance of the international cooperation; the difference is that the cooperation does not materialize in the same way in the three cases. Thus, the case of Somalia can be seen as a case of direct international cooperation since there is a direct intervention of international troops. This is because Somalia is considered to be a failed state and it has still no competent authorities who can ensure the stability and security both on land and at sea. It has already been pointed out that the United Nations have published various relevant resolutions and all of them have highlighted the unique nature of this kind of actions due to the internal situation of Somalia so in any case they can be extrapolated to other regions in the world. Despite the exclusivity of the Somali case it has been discovered that Nigeria and Indonesia also receive international aid, which materializes in financial support for capacity buildings or in the transfer of equipment and technology which helps the regional and local authorities to tackle the problem. This kind of indirect international operation also occurs in Somalia and it is essential to the fight against piracy in every part of the world since the affected areas have a great global interest, particularly commercial and economic, but the countries whose waters are affected have important structural problems that prevent them from dealing with the problem without external aid.

## **B2. Auxiliary hypothesis**

**Due to the limits found by the international intervention in the fight against piracy, the actions at local and regional level, especially the latter, have become particularly relevant. In the waters of the Straits of Malacca positive results have been achieved so we considered that it is a measure which could be implemented in the rest of the areas.**

It has been verified that in the three cases the regional cooperation is the most important element when facing piracy because the fact of attacking vessels hits commercial interests that not only have an impact on the countries the pirates come from, but also on all the countries in the region, so the fight must not be only at local level.

The research argues that at local level the most important thing is that the affected countries accept the problem and once it has been accepted they must use the necessary means to tackle it. Indonesia, Somalia and Nigeria are aware of the existence of piracy in their waters and they have recognized it is necessary to implement measures to eliminate or reduce it. From then on it is when the counter-piracy measures have started to flow and work.

### **C. Basic hypothesis**

**The increase in the number of pirate attacks in the Gulf of Guinea has caused an increase in the international concern considering that the situation could reach the relevance of piracy off the coast of Somalia and therefore it might lead to an uncontrolled situation which requires international intervention for its resolution.**

Having our analysis into account, it is considered that it is not possible for piracy in the Nigerian coasts to reach the level the phenomenon had in the Somali coasts years ago. That is explained by the internal situation of Nigeria which is quite different from that of Somalia. Nigeria has a government and police and military forces structured and developed enough to deal with the security issues in the country, what does not occur in the case of Somalia. Nigeria is a very weak state but it is not failed as in the case of Somalia, so international intervention is not considered, and the danger is not so imminent since there is a legitimate government with control of the territory. It is important to remind that piracy in Nigeria have more similarities with piracy in the Straits of Malacca than with piracy in Somalia; therefore, it is not thought to pose a danger to the world peace and stability. Nevertheless, if Nigeria is not able to collaborate with its neighboring countries, the phenomenon of piracy could spread and become a threat to the regional stability.

In view of this, it is appropriate to include some considerations which may be important in the fight against piracy in the three regions under study:

- Given that it has been demonstrated that the regional cooperation has been successful in the fight against piracy, it should keep advancing in this sense. In the case of the Straits of Malacca, Indonesia should pay more attention to the piracy problem in its waters and get more involved in the fight against it, since joint patrols have given good results. Moreover, Indonesia should be more flexible when collaborating with the

countries in the area which have the means to tackle the problem and are willing to help. An excellent proof of that would be the ratification of the ReCAAP, a vital agreement in order to deal with piracy in the Straits of Malacca in an even more effective way.

In the case of piracy in Somalia, neighbouring states are more receptive to cooperate in the fight against piracy. For instance, since the beginning of Operation Atalanta, Kenya and Nigeria have been always willing to cooperate. The adoption of Djibouti Code of Conduct reaffirms the good intentions shown by the states in the region. The main problem is the lack of infrastructures in this countries and the slow progress to implement the approved initiatives. Nevertheless, the willingness of the involved countries to take actions makes us believe that good results will be achieved in the long run.

With regard to Nigeria, the regional cooperation still remains to be done. The countries in the Gulf of Guinea are very suspicious of cooperating as they considered it as a surrender of sovereignty. Furthermore, the weakest countries believe the strongest countries, especially Nigeria, might take advantage of this surrender of sovereignty. If all the countries were able to overcome their suspicions and cooperated more actively, they would achieve better results. Nigeria is a very strong country in the region and it could lead the fight against maritime insecurity in its waters, but to do this, Nigeria must gain its neighbours' confidence and solve serious internal problems which deteriorate the Government's credibility. Therefore, we believe the waters in the Gulf of Guinea represent a source of piracy which should be monitored because the situation could become critical, especially in Nigeria, if actions are not taken to combat this phenomenon.

Having our analysis into account it can be concluded that international cooperation is quite necessary and that forward steps have been achieved thanks to this kind of relations, especially in Somalia. Its contribution of new technologies, equipment, training and advice is vital in order to eradicate piracy all over the world. In the case of Somalia, the presence of international cooperation is essential for the rebuilding of the country, the efficient training of police forces and coast guards and for learning Somalia how to deal with its own conflicts. Therefore, the EU decision of extending the mission until 2018 is right and fitting because the rebuilding of Somalia will take a long time and if a country is not stable enough to ensure its internal security, it will not be able to ensure the maritime security.

In this regard, the International Community should stress the fight against the black market and the organized crime that are the source from which pirates make a profit by selling the stolen goods, laundering money and trafficking with humans, drugs and arms; what at the same time feedbacks the phenomenon of piracy.

- Another remarkable aspect is the fight against poverty and corruption. Those are two aspects which play a very important role in the development of piracy. International help is also important on this matter with the implementation of programs to eradicate poverty and globalizing the fight against corruption.

This research sums up with a reflection about piracy; a crime which has been being committed in the waters of the world since ancient times and which, although it was thought to be eradicated, has reappeared with a great commercial impact at the end of the 20<sup>th</sup> century. This phenomenon requires the collaboration of all the parts to ensure the peaceful navigation of commercial ship; therefore, it is necessary to share capacities and strategies whose only result is to put an end to the phenomenon of piracy.



## BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

### 1. Libros.

ÁLVAREZ FEÁNS, Aloia. “*Nigeria: las brechas de un petroestado*”. Catarata y Casa África. Madrid, 2010

BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón. “La participación Europea en la lucha internacional contra la piratería en Crisis Somalí, piratería e intervención internacional” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009.

BALA, Yusuf Mohammad. “Economic, Political, and Social Implications of Piracy in the Gulf of Guinea: Nigeria as a case Study” en MEJIA, Maximo, Jr, KOJIMA, Chie y SAWYER Mark (Edts.). *Piracy at Sea*. Serie WMU Studies in Maritime Affairs, Vol. 2, Springer. Berlín, octubre 2013, pp.189-202.

CALDUCH CERVERA, Rafael. “*Relaciones Internacionales*”, Ediciones Sociales, Madrid, 1991.

CALDUCH CERVERA, Rafael. *Métodos y Técnicas de Investigación Internacional*, Universidad Complutense, Madrid, 1998. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Desktop/Apuntes%20Rafael%20Calduch.pdf> (Consultado el 4 de Septiembre de 2016).

CASTRO GONZÁLEZ, Julio. “Intereses Empresariales en el Golfo de Guinea” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014.

EKLOF, Steven. “*Pirates in Paradise: A Modern History of the Southeast Asia’s maritime Marauders*”, NIAS (Nordic Institute of Asian Studies). Copenhage, 2006.

EKLOF, Steven. “Political Piracy and Maritime Terrorism: A comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.).

*Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits* IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2006.

FALOLA Toyin, HEATON, Mathew M. “*A history of Nigeria*”. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

FRECON, Eric. “Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia (Singapur, 2006).

GEISS Robin y PETRIG Anna. “*Piracy and Armed Robbery at Sea. The Legal Framework for Counter Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*”. Oxford University Press, 2011.

GIL PÉREZ, Javier. “La piratería en el Estrecho de Malaca. Lecciones para el caso somalí” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.) *Crisis Somalí piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009.

GUTIÉRREZ DE TERÁN, Ignacio. *Somalia. Clanes, Islam y Terrorismo Internacional*. Catarata, Madrid, 2007.

HEINZE, Eric A. “A Global War of Piracy?” en STRUETT, Michael J., CARLSON, Jon D. y NANCE, Mark T. *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*. Editorial Routledge. Oxom (UK), 2013.

LINDSEY, Tim y SANTOSA ACHMAD, Mas. “The Trajectory of law reform in Indonesia: A short overview of legal systems and change in Indonesia” en LINDSEY, Tim (Ed.). “*Indonesia Law and Society*. The Federation Press, Second Edition, 2008.

LISS, Carolin. *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*. Institute of Southeast Asian Studies, 2011.

MAK, J.N. “Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia (Singapur, 2006).

METZ, Helen Chapin. *Nigeria: A country of Study*. Library of Congress. Federal Research Division. Washington D.C, 1992.

MWAKIKAGILE Godfrey. "Nigeria" en MATHEWS, Martin P. (Ed.). *Nigeria: Current issues and Historical Background*. Nova Science Publishers, New York, 2002.

MUKUNDAN, P. "The Scourge of Piracy in Southeast Asia: Can Any Improvements be Expected in the Near Future?" en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark. (Eds). *Piracy in Southeast Asia: Status, issues and Responses*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2005.

NEVINS, Joseph. "Embedded Empire: Structural Violence and the Pursuit of Justice in East Timor, en KOBAYASI, Audrey. *Geographies of Peace and Armed Conflict*. Editorial Routledge. Oxon, 2012

OSEI-TUTU Joana Ama. Kofi Annan International Peacekeeping Centre Policy. (Brief 11/2013). Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity. Disponible en: <http://www.kaiptc.org/Publications/Policy-Briefs/Policy-Briefs/KAIPTC-Policy-Brief-11---Lowering-the-Anchor-on-Ma.aspx> (Consultado el 13 de mayo de 2016).

PADEN John N. "Unity with Diversity: Toward Democratic Federalism" en ROTBERG, ROTBERG, Robert I. (Ed.). *Crafting the new Nigeria. Confronting the Challenges*. Lynne Rienner Publishers, Boulder, Colorado, 2004.

REGUEIRO DUBRA, Raquel. El uso de la fuerza en el mar y la operación Atalanta de la Unión Europea en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009.

RENO William. "The Roots of Sectarian Violence, and its cure" en ROTBERG, ROTBERG, Robert I. (Ed.). *Crafting the new Nigeria. Confronting the Challenges*. Lynne Rienner Publishers, Boulder, Colorado, 2004.

RICKLEFS, M.C. *A History of Modern Indonesia since C. 1200*, Palgrave Macmillan, Fourth Edition, China, 2008.



ROTBURG, Robert I. (Ed.). *Crafting the new Nigeria. Confronting the Challenges*. Lynne Rienner Publishers, Boulder, Colorado, 2004.

ROCK, Michael. T. “*Dictator, Democrats, and Development in Southeast Asia*”. Oxford University Press, 2016, p. 145.

SCHULZE, Kirsten E. “*The Free Aceh Movement (GAM). Anatomy of Separatist Organization*”. Policy Studies 2, East-West Center Washington, 2004, p. 29. Disponible en: <http://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/PS002.pdf?file=1&type=node&id=31983> (Consultado el 25 de marzo de 2014).

SEPÚLVEDA, Isidro. “Estados fallidos: la quiebra del estado nacional y la desestabilización de la seguridad regional” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED, Madrid, 2009.

SHIE, Tamara Renee. “Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and progress of Intra-ASEAN Cooperation” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia (Singapur, 2006).

STIDSEN, Silje (Comp.). *El Mundo indígena 2007*, IWGIA, Grupo Internacional de Trabajo sobre Asuntos Indígenas, Copenhague, 2007.

STREMLAU, John J. *The International Politics of the Nigerian Civil War, 1967-1970*. Princetown University Press, 2015.

SUÁREZ DE VIVERO, Juan Luis. “Marco Geopolítico y Políticas de la Unión Europea en la Cuenca Atlántica” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014.

TONGZON, José L. “Whither the Malacca Straits? The Rise of New Hub Ports in Asia” en ONG-WEBB, Graham Gerard (Ed.). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia (Singapur, 2006).

URCELAY VERDUGO, José Luis. “La Piratería en el Golfo de Guinea: retos y soluciones” en *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014.

VALENCIA, Mark J. “Piracy and Politics in Southeast Asia” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark. (Eds). *Piracy in Southeast Asia: Status, issues and Responses*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2005.

VEGA FERNÁNDEZ, Enrique. “El escenario” en BACAS FERNÁNDEZ, Jesús Ramón y otros (Eds.). *Crisis somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado UNED, Madrid, 2009.

WARDIN, K. y DUDA, D. “Characterise of Piracy in the Gulf of Guinea and its Influence on International Maritime Transport in the Region” en WEINTRIT A. , NEUMANN T. (Eds). *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matter*. CRC Press, Jun 4, 2013.

YOUNG, Adam J. “Roots of Maritime Piracy in Southeast Asia” en JOHNSON, Derek y VALENCIA, Mark. (Eds). *Piracy in Southeast Asia: Status, issues and Responses*. IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, Singapur, 2005.

## **2. Artículos**

BARRADA FERREIROS, Alfonso. “El Talón de Aquiles de Atalanta: El enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas”. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, marzo 2011, p. 17. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_marco/2011/DIEEEM01-2011Atalanta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM01-2011Atalanta.pdf) (Consultado el 08 de enero de 2015).

BOLAÑOS MARTÍNEZ, Jorge. “Piratería en el Golfo de Guinea: Nuevo Código de Conducta Regional para Contenerla”. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 21/2013, 30 de julio de 2013, p. 2. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_informativos/2013/DIEEEI21-2013\\_CodigoConductacontraPiratas\\_JBM.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2013/DIEEEI21-2013_CodigoConductacontraPiratas_JBM.pdf) (Consultado el 13 de junio de 2016).

BUEGER, Christian. "Practice, Pirates and Coast Guards: the grand narrative of Somali piracy". *Third world Quarterly*, Londres, 2013, pp. 1811-1827.

CHALK, Peter. "Piracy in the Horn of Africa: A Growing Maritime Security Threat" en *CTC Sentinel*, Combating Terrorism Center at West Point, vol. 3, Issue 9, September 2010.

DÍEZ ALCALDE, Jesús. "Elecciones en Nigeria: el triunfo de Buhari y sus retos de futuro". *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Documento Análisis. 20/2015, 09 de abril de 2015, p. 3. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2015/DIEEEA20-2015\\_Nigeria\\_Elecciones\\_JDA.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2015/DIEEEA20-2015_Nigeria_Elecciones_JDA.pdf) (Consultado el 3 de abril de 2016).

EDEWOR Patrick. "Managing Ethnic and Cultural Diversity for National Integration in Nigeria". *Developing Countries Studies*. Vol.4, Nº. 6, 2014, pp.70-76. Disponible en: <http://www.iiste.org/Journals/index.php/DCS/article/view/11785/12140> (Consultado el 19 de mayo de 2015).

GIL PÉREZ, Javier. "Evolución del fenómeno islamista en Indonesia 1945-2004", en *"Nuevas Perspectivas de Investigación sobre Asia Pacífico"*. Instituto Universitario General Gutierrez Mellado, pp. 666-679. Disponible en: <http://www.ugr.es/~feiap/ceiap2v2/ceiap/capitulos/capitulo42.pdf> (Consultado el 23 de febrero de 2014).

GUILFOYLE, Douglas, "The Law of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?" *Melbourne Journal of International law*, 2010. Disponible en: <http://www.law.unimelb.edu.au/files/dmfile/download9cf01.pdf>. (Consultado el 19 de marzo 2014).

HANSEN, Stig Jarle. "The Dynamics of Somali Piracy". *Studies in Conflict & Terrorism*, Vol. 35, 2012, pp. 523-530. Disponible en: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1057610X.2012.684650?scroll=top&needAccess=true> (Consultado el 15 de mayo de 2011)

HASTINGS, J.V. "Geographies of State Failure and Sophistication in Maritime Piracy Hijacking". *Political Geography* (2009), doi:10.1016/j.polgeo.2009.05.006.

HAZMIN BIN MOHD RUSLI, Mohd. "Protecting vital sea lines of communication: A study of the proposed designation of the Straits of Malacca and Singapore as a particularly sensitive sea area". *Ocean and Coastal Management Journal*, nº 52 (2012), pp. 79-94.

HILLS, Alice. "Somalia Works: Police Development as State Building". *African Affairs*. Vol. 113, 2014, pp. 88-107.

HUANG, Victor. "Building Maritime Security in Southeast Asia-Outsiders Not welcome?" *Pointer-Journal of the Singapore Armed Forces*. Vol.33. No.3, 2007, pp. 86-105. Ministry of Defence Singapore. Disponible en: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a519223.pdf> . (Consultado el 16 de abril de 2014).

IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando. "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia". *Revista CIDOB d'afers internacionals*, nº 99, Septiembre 2012, pp. 159-177.

JACKSON, Robert H. "Los Estados Fallidos y la tutela Internacional", *Revista Académica de Relaciones internacionales*, núm. 10., febrero de 2008, GERI-UAM, pp. 1-31. Disponible en: [http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/index.php?journal=Relaciones\\_Internacionales&page=article&op=viewFile&path%5B%5D=144&path%5B%5D=130](http://www.relacionesinternacionales.info/ojs/index.php?journal=Relaciones_Internacionales&page=article&op=viewFile&path%5B%5D=144&path%5B%5D=130) (Consultado el 14/06/2011).

KABUNDA BADI, Mbuyi. "Nigeria: petróleo, religión y divisiones étnicas". *Política exterior*, Vol. 25, nº 140, 2011, ISSN 0213-6856.

KAMAL-DEEN, Ali. "The Anatomy of the Gulf of Guinea Piracy". *Naval War College Review*, winter 2015, vol. 68, nº 1. pp. 93-118.

LEE DAWDY, Shannon. "Why Pirates are Back". *Annual Review of Law and Social Science*. Vol. 7, 2011, pp. 361-385. Disponible en: <http://www.annualreviews.org/doi/pdf/10.1146/annurev-lawsocsci-102510-105433>. (Consultado el 30 de mayo de 2014).

LISS, Carolin "The Roots of Piracy in Southeast Asia" *APSNet Policy Forum*, October 22, 2007. Disponible en: <http://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/>. (Consultado el 3 de abril de 2014).

LÓPEZ MARTÍN, Ana Gema. "Los Estados "Fallidos" y sus Implicaciones en el Ordenamiento Jurídico Internacional", en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones*

*Internacionales de Vitoria-Gasteiz 2010*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao, pp. 159-240. Disponible en: [http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS\\_ESTADOS\\_FALLIDOS-CURSO\\_VITORIA.pdf](http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf). (Consultado el 21/10/2014).

MARTÍNEZ ALCANIZ, Abraham. “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”. *Revista General de marina*, Vol. 256, Marzo 2009, pp. 229-250. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04\\_premio\\_antonio\\_de\\_oquendo.pdf](http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/04_premio_antonio_de_oquendo.pdf) (Consultado el 23 de enero de 2017).

MEJÍA, Jr. Max. “Maritime Gerrymandering: Dilemmas in defining Piracy, terrorism and other Acts of Maritime Violence”. *Journal of International Commercial Law*, 2003.

MORAL, Pablo. “La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 23 de abril de 2015. Disponible en: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2015/DIEEEEO42-2015\\_Pirateria\\_PabloMoral.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf). (Consultado el 8 de agosto de 2016).

NILSSON, Claes y NORBERG, Johan. European Union Training Mission Somalia. A Mission Assessment. *FOI-Swedish Defence Research Agency*. Suecia, Abril 2014. Disponible en: <http://www.foi.se/Documents/Nilsson%20and%20Norberg,%20European%20Union%20Training%20MissionSomalia.%20A%20Mission%20Assessment,%202014.pdf>. (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

ORTEGA, Martín. “La independencia de Timor Oriental. ¿Peligra la unidad de Indonesia? *Política Exterior*, Vol. 14, No. 73 (Jan. - Feb., 2000). Disponible en: [https://www.jstor.org/stable/20644868?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/20644868?seq=1#page_scan_tab_contents) (Consultado el 10 de enero de 2017).

ORTIZ, Eduardo. “Las Grandes Potencias y la Crisis de Nigeria”. *Estudios Internacionales*, Vol. 3, N° 1, IEI, Universidad de Chile de Estudios Internacionales, 1969. Disponible en: <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/19110/20240> (Consultado el 19 de marzo de 2016).

OTTO, Lisa. "Maritime Crime in Nigeria and Waters beyond Analysing the Period 2009 to 2013". *Africa Insight*, Vol 45 Issue 1, Junio 2015, pp. 15-29.

PHAM, Peter J. "Somalia: Where a state isn't a state", *Fletcher Forum of World Affairs*. Vol. 35, 2011, pp. 133-151. Disponible en: [https://static1.squarespace.com/static/579fc2ad725e253a86230610/t/57ec8e4544024301f57ad4da/1475120710320/Pham\\_FA.pdf](https://static1.squarespace.com/static/579fc2ad725e253a86230610/t/57ec8e4544024301f57ad4da/1475120710320/Pham_FA.pdf) (Consultado el 30 de mayo de 2014).

PÉROUSE DE MONTCLOS, Marc-Antoine. "Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?" *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol.35, 2012.

RAYMOND, Catherine Zara. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A problem Solved?". *Naval War Review*, Vol. 62, No. 3, 2009, pp. 31-42. Disponible en: <https://www.usnwc.edu/getattachment/7835607e-388c-4e70-baf1-b00e9fb443f1/Piracy-and-Armed-Robbery-in-the-Malacca-Strait--A-.aspx> (Consultado el 5 de mayo de 2014).

ROCAMORA, José Antonio. "Timor Oriental tras la ocupación indonesia". *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, núm. 69, pp. 173-194.

SAMATAR et al. "The Dialectics of Piracy in Somalia: the Rich versus the Poor". *Third World Quarterly*, Vol. 31, N° 8, 2010, pp. 1377-1394

SANTA CRUZ, Arturo. "La larga transición en Indonesia". *México y la Cuenca del Pacífico*. Vol.4 / N°13. Mayo-agosto 2001, pp. 71-73. Disponible en: <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/sites/default/files/La%20larga%20transici%C3%B3n%20en%20Indonesia.pdf> (Consultado el 14 de marzo de 2014).

SOBRINO HEREDIA, José Manuel. "Piratería y Terrorismo en el Mar". *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz*, N°1. Universidad del País Vasco, 2008, pp. 81-146. Disponible en: [http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008\\_2.pdf](http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf) (Consultado el 22 de octubre de 2016).

STOREY, Ian. "Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation. *South Asian Affairs* 2009", ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapur, 2009.

SUR, Serge. “Sur les «États défaillants»”, *Commentaire*, n°112, hiver 2005. Disponible en: [http://www.commentaire.fr/pdf/articles-traduits/Sur\\_FR\\_112\\_2005.pdf](http://www.commentaire.fr/pdf/articles-traduits/Sur_FR_112_2005.pdf) (Consultado el 22/10/2014).

TEITLER, Ger. “Piracy in Southeast Asia. A Historical Comparison”. *MAST* 1, No.1, 2002, pp. 67-83. Disponible en: <http://www.marecentre.nl/mast/documents/GerTeitler.pdf> (Consultado el 02 de abril de 2014).

UADIALE, Martin. “The Security Implication of Sea Piracy and Maritime Insecurity in Contemporary Africa”. *International Journal of Economic Development Research and Investment*, Vol. 3, N°. 3, Dec. 2012, pp. 48-60. Disponible en: [http://www.icidr.org/ijedri\\_vol3\\_no3\\_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf](http://www.icidr.org/ijedri_vol3_no3_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf) (Consultado el 18 de abril de 2016).

URBINA, Julio Jorge. “Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: papel del estado ribereño e importancia de la Cooperación Internacional”. *Revista Española de Relaciones Internacionales*, ANUDI. Julio de 2010 N°2. ISSN 1989-6565, pp. 88-118. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Dialnet-EstadosFallidosYProliferacionDeActosContraLaSeguri-4844049.pdf> (Consultado el 9 de mayo de 2014).

VAGG, Jon. Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia. *British Journal of Criminology* Vol. 35 No. 1. Winter 1995.

WILSON Goddey. “The Nigerian State and oil theft in the Niger Delta Region of Nigeria”. *Journal of Sustainable Development in Africa*, Vol. 16, N°1, 2014.

ZAPATA CALLEJA, John Sebastián, “La Teoría del Estado Fallido: Entre aproximaciones y Disensos”, *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 9, n° 1, enero-junio, 2014. Universidad de Nueva Granada, Bogotá.

### **3. Informes, publicaciones webs y otros recursos webs.**

ABTIDOON Abdi, HASSAN Mohamed, OMAR Shine. “Special report: What is Galmudug?” *Somalia Report*, (04 de agosto de 2012). Disponible en:



[http://piracyreport.com/index.php/post/3120/Special\\_Report\\_What\\_is\\_Galmudug](http://piracyreport.com/index.php/post/3120/Special_Report_What_is_Galmudug).

(Consultado el 5 de mayo de 2014).

Amnistía Internacional. (s.f.). Report of Indonesia, 1977. Disponible en:

[file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/asa210221977en%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/asa210221977en%20(1).pdf). (Consultado el 16 de diciembre de 2016).

Amnistía Internacional. (s.f.). Somalia 2016/2017. Disponible en:

<https://www.amnesty.org/es/countries/africa/somalia/report-somalia/> (Consultado el 26 de febrero de 2016).

ANYIMADU, Adjoa. Chatham House. (Julio 2013). Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from The Indian Ocean. Disponible en:

[http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp\\_maritimesecurity\\_0.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf) (Consultado el 30 de diciembre de 2014).

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2004.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2008.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2010.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2011.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2012.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2013.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2014.

Annual Report of ICC International Maritime Bureau: "Piracy and Armed Robbery against Ship". 1 January-31 December 2015.



BUEGER, Christian, SINGH SARAN, Mohanvir. "Finding a Regional Solution to Piracy: Is the Djibouti Process the Answer?" *Piracy-studies.org*, agosto 2012. Disponible en: <http://piracy-studies.org/2012/finding-a-regional-solution-to-piracy-is-the-djibouti-process-the-answer/> (Consultado el 12 de enero de 2015).

Embassy of the Federal Republic of Nigeria, Washintong D.C. "Nigeria: Past, present and future". <http://www.nigeriaembassyusa.org/index.php?page=nigeria-past-present-and-future> (Consultado el 11 de marzo de 2016).

Escola de Cultura de Pau. (Febrero 2004). Informe sobre conflictos o estallidos de la Violencia en Nigeria. Febrero 2004. Disponible en: <http://escolapau.uab.cat/img/programas/alerta/articulos/04articulo007.pdf> (Consultado el 19 de mayo de 2011).

Escola de Cultura de Pau, "Nigeria" en Base de Datos sobre Conflictos y Construcción de paz. Disponible en: <http://escolapau.uab.es/conflictosypaz/genero.php?paramidioma=0&idgenero=60> (Consultado el 18 de mayo de 2015).

FISAS, Vicenç. *Anuario de Procesos de Paz 2014*. Escola de Cultura de Pau. Icaria Editorial, 2014. Disponible en: <http://escolapau.uab.es/img/programas/procesos/14anuarie.pdf> (Consultado el 06 de junio de 2014).

HANSEN, Stig Jarle, "Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, Misconceptions and Remedies". NIBR, Report 2009:29. Disponible en: <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/2009-29-ny.pdf> (Consultado el 30 de mayo de 2014).

House of Commons Foreign Affairs Committee Report (2012). Piracy off The Coast of Somalia. Tenth Reports of Session 2010-12. Londres. Disponible en: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/1318.pdf> (Consultado el 15 de enero de 2015).

HRIBERNIK, Miha. "Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement". *EIAS Briefing Paper* N° 2013/2. March 2013.

Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/SSRN-id2342274.pdf>  
(Consultado el 26 de marzo de 2014).

International Crisis Group. (19 de julio de 2006). “Nigeria: want in the midst on plenty”, Africa Report, nº113. Disponible en: <https://www.ciaonet.org/attachments/4406/uploads>  
(Consultado el 23 de mayo de 2016).

LANG, Jack. Informe del Consejero Especial de Naciones Unidas para los Asuntos Jurídicos vinculados con la piratería en las aguas de Somalia. Anexo a la carta del 24 de enero de 2011 de la Secretaría General al Presidente del Consejo de Seguridad (S/2011/30). Disponible en: [http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/10/Lang\\_report\\_S-2011-301.pdf](http://cil.nus.edu.sg/wp/wp-content/uploads/2010/10/Lang_report_S-2011-301.pdf) (Consultado el 02/06/2011).

LE SAGE, Andre “Stateless Justice in Somalia: Formal and Informal Rule of Law Initiatives”. Centre for Humanitarian Dialogue, Report. July 2005, Ginebra (Suiza).

“Lessons from Piracy. Capturing the experience of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia”. Contact Group of Piracy off the Coast of Somalia, Cardiff University and Economic and Social Research Council. Disponible en: <http://www.lessonsfrompiracy.net/faq/> (Consultado el 8 de febrero de 2017).

MANGLANO, Percival. “*Nada está acordado hasta que todo está acordado: las negociaciones de paz post-Tsunami de Aceh*”. ARI N° 56-2005. Real Instituto Elcano, 2005. Disponible en: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/a0/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIN\\_A1cTdz9jAJcDJyNzJxd3S0NoEC\\_INtREQCR3S\\_N/?PC\\_Z7\\_000E4GN2PD0C26CE8D0000000000000000\\_WCM\\_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/ari+56-2005](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIN_A1cTdz9jAJcDJyNzJxd3S0NoEC_INtREQCR3S_N/?PC_Z7_000E4GN2PD0C26CE8D0000000000000000_WCM_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano_es/zonas_es/ari+56-2005) (Consultado el 23 de enero de 2017).

NARANJO, José. (29 de enero de 2015). Boko Haram, la violencia como credo. [Entrada en Blog]. Blogs Planeta Futuro - África no es un país. *El País*. Disponible en: <http://blogs.elpais.com/africa-no-es-un-pais/2015/01/boko-haram-m%C3%A1s-violentos-que-nunca.html> (Consultado el 03 de abril de 2016).

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (Febrero 2017). Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment. Disponible en:

[http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_EN.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf) (Consultado el 22 de abril de 2016).

ONUOHA , Freedom C. Al Jazeera Centre for Studies. (12 de junio de 2012). Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm. Disponible en: <http://studies.aljazeera.net/mritems/Documents/2012/6/12/201261294647291734Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf> (Consultado el 12 de mayo de 2016).

PHAM, Peter J. “West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses”. *Conference on Global Challenges, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy, Selecting Briefing Papers*. April 18-19, 2011. Dubai, United Arab States, pp. 29-33. Disponible en: <http://www.mbrsg.ae/getattachment/e5407353-d2b6-4add-bb29-4271e08f6cd4/Global-Challenge,-Regional-Responses-Forging-a-Com.aspx> (Consultado el 11 de abril de 2016).

Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en: <http://www.id.undp.org/content/indonesia/en/home/countryinfo/> (Consultado el 16 de junio de 2016).

QUÍLEZ, Raquel. (s.f). Nigeria: Guerra de Confesiones. [Entrada en blog]. Guerras Olvidadas. Conflictos relegados a un Segundo plano. Un documento de El Mundo.es. Disponible en: [http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras\\_olvidadas/nigeria.html](http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras_olvidadas/nigeria.html) (Consultado el 18/05/2015).

ROYO ASPA, Josep M. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (febrero 2008). Informe sobre Somalia 20/2008 del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Disponible en: <http://www.maec.es/SiteCollectionDocuments/Monografias/Somalia.pdf> (Consultado el 10 de enero de 2011).

Somaliland Law (s.f). Somaliland Maritime Law. Somaliland.org. Disponible en: [http://www.somalilandlaw.com/maritime\\_law.htm](http://www.somalilandlaw.com/maritime_law.htm) (Consultado el 13 de febrero de 2017).

The World Bank Age Dependency ratio. Disponible en: <http://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.DPND> (Consultado el 9 de mayo de 2014).

The World Bank. Indonesia Overview. Disponible en: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/overview> (Consultado el 15 de junio de 2016).

The World Bank. Somalia Overview. Disponible en: <http://www.worldbank.org/en/country/somalia/overview> (Consultado el 16 de junio de 2016).

The World Bank, UNODC, INTERPOL (2013). Pirate Trails. Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa. Washington DC. Disponible en: [http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate\\_Trails\\_World\\_Bank\\_UNODC\\_Interpol\\_report.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf) (Consultado el 20 de octubre de 2014).

Transparencia Internacional, Índice de Percepción de Corrupción 2015. Disponible en: <http://transparencia.org.es/en/corruption-perception-index/> (Consultado el 03/04/2013).

UNEP (s.f). After the tsunami: Rapid Environmental Assessment”. Disponible en: [http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI\\_report\\_complete.pdf](http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI_report_complete.pdf) (Consultado el 24 de enero de 2017).

Unrepresented Nations and People Organization (UNPO). (2008). Ogoni. Disponible en: <http://unpo.org/members/7901> (Consultado el 1 de abril de 2016).

UMAÑA Felipe. The Fund For Peace (2012). Transnational Security Threats in the Straits of Malacca. Disponible en: <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> (Consultado el 22 de abril de 2014).

ZACH, Danielle , SEYLE, Conor and VESTERGAARD MADSEN, Jens. “Burden-Sharing Multi-level Governance: A study of the Contact Group on Piracy off The coast of Somalia”. One Earth Future Foundation and Oceans Beyond Piracy. Broomfield, 2013. Disponible en: [http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/OBP-Burden\\_Sharing.pdf](http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/OBP-Burden_Sharing.pdf) (Consultado el 28 de abril de 2014).

#### **4. Documentos Institucionales**

Boletín Oficial del Estado, N°. (Martes, 8 de marzo de 2011). Disposiciones generales, Ministerio de Defensa. N° 57. Sec. I, p. 25812. Disponible en:

<https://www.boe.es/boe/dias/2011/03/08/pdfs/BOE-A-2011-4291.pdf> (Consultado el 3 de febrero de 2017).

Comisión Europea. EU CRIMARIO: Enhancing Maritime Situational Awareness in the Indian Ocean. Disponible en:

[https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/project-fiche-crimario-20150625\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/project-fiche-crimario-20150625_en.pdf) (Consultado el 10 de enero de 2016).

Comisión Europea. (2 de julio 2015). New EU project helps increase maritime security in the Indian Ocean. Disponible en:

[http://eeas.europa.eu/delegations/kenya/documents/press\\_corner/20150709.pdf](http://eeas.europa.eu/delegations/kenya/documents/press_corner/20150709.pdf) (Consultado el 10 de enero de 2016).

Consejo de Europa. (16 de marzo de 2015). Council Conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020. Annex to the annex. Disponible en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/st07168.en15.pdf> (Consultado el 2 de junio de 2016).

Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982, Artículo 101, p. 68. Disponible en:

[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf) (Consultado el 14 de enero de 2011).

European External Action Service. EU NAVFOR Somalia. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm) (Consultado el 3 de febrero de 2017).

European External Action Services. EUCAP Nestor (Regional Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean). Disponible en: [http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general\\_overview/what\\_is\\_eucap\\_nestor\\_online](http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general_overview/what_is_eucap_nestor_online) (Consultado el 19 de diciembre de 2014).

European External Action Service. (Octubre 2014). EUTM Somalia. EU military mission to contribute to the building up and strengthening of the Somali National Armed Forces. Octubre 2014. Disponible en: [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet\\_eutm\\_somalia\\_en.pdf](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf) (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

European External Action Service. EU fight against piracy. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/piracy/regional\\_maritime\\_capacities\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/piracy/regional_maritime_capacities_en.htm) (Consultado el 10 de enero de 2016).

European External Action Service. (1 de febrero de 2016). Update on the EU Strategy & Action Plan for the Gulf Of Guinea. EU-Gulf of Guinea Fact Sheet since March 2015 en The EU Gulf of Guinea Strategy and Action Plan. Disponible en: [http://www.eeas.europa.eu/africa/gulf-guinea/index\\_en.htm](http://www.eeas.europa.eu/africa/gulf-guinea/index_en.htm) (Consultado el 2 de junio de 2016).

European External Action Service. (Abril 2016). European Union Training Mission–Somalia. Disponible en: [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet\\_eutm\\_somalia\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_eutm_somalia_en.pdf) (Consultado el 4 de febrero de 2017)

European External Action Service. Building Regional Maritime Capacities. Disponible en: [http://eeas.europa.eu/piracy/regional\\_maritime\\_capacities\\_en.htm](http://eeas.europa.eu/piracy/regional_maritime_capacities_en.htm) (Consultado el 10 de enero de 2016).

International Maritime Organization. “Djibouti Code of Conduct”. Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (Consultado el 8 de enero de 2015).

International Maritime Organization. Djibouti Code of Conduct. Project Implementation Unit. *International Maritime Organization Maritime Safety Division*. Edition1: June 2011-Jan 2012. Disponible en: [http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU\\_Brochure\\_1st\\_edition.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/PIU_Brochure_1st_edition.pdf) (Consultado el 12 de enero de 2015).

Ministerio de Defensa-Armada Española (2010) La Comunidad Internacional y la lucha contra la piratería. Disponible en: [http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos\\_es peciales/prefLang\\_es/05\\_actividades--99\\_pirateria--01\\_pirateria--02\\_comunidad\\_internacional\\_es](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_es peciales/prefLang_es/05_actividades--99_pirateria--01_pirateria--02_comunidad_internacional_es) (Consultado el 12 de febrero de 2011).

Ministerio de Defensa - Gobierno de España. Disponible en: [http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision\\_09.html](http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_09.html) (Consultado el 29 de abril de 2011).

North Atlantic Treaty Organization. (19 de diciembre de 2016). Counter piracy operations (Archived). Disponible en: [http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm#](http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm#) (Consultado el 21 de diciembre de 2016)

Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS). Año histórico para el progreso político de Somalia. En Operaciones de Paz de las Naciones Unidas, resumen del año 2012. Disponible en: <http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2012/unpos.shtml> (Consultado el 6 de junio de 2014).

ONU, Índice de Desarrollo Humano. Disponible en: <http://hdr.undp.org/en/countries/profiles/IDN> (Consultado el 07 de abril de 2014).

ONU, Operación de Naciones Unidas en Somalia. Disponible en: [http://www.un.org/spanish/Depts/dpko/dpko/co\\_mission/unosomi.htm](http://www.un.org/spanish/Depts/dpko/dpko/co_mission/unosomi.htm) (Consultado el 12 de enero de 2011).

ONU, Consejo de Seguridad 2006/229. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2006/229> (Consultado el 10/01/2011).

ONU, Consejo de Seguridad 2008/7699. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 751 (1992) del Consejo de Seguridad. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2008/769> (Consultado el 11 de enero de 2011).

ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1853 (2008) del Consejo de Seguridad. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2010/91> (Consultado el 23 de junio 2014).

ONU, Resolución 1814 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en su 5893ª sesión celebrada el 15 de mayo de 2008. Disponible en:

<http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&:docid=483291f52> (Consultada el 20 de mayo de 2011).

ONU, Resolución 1816 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902ª sesión celebrada el 2 de junio de 2008, p. 2. Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton2.pdf> (Consultada el 20 de mayo de 2011).

ONU, Resolución 1838 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5987ª sesión celebrada el 7 de octubre de 2008. Disponible en: <http://www.unizar.es/ssalinas/documents/Prctican7.Documenton3.pdf> (Consultado el 20 de mayo de 2011).

ONU, Resolución 1851 (2008), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6046ª sesión celebrada el 16 de diciembre de 2008. Disponible en: <http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&:docid=495204832> (Consultada el 20 de mayo de 2011).

ONU, Consejo de Seguridad S/2010/91. Informe del Grupo de Supervisión para Somalia presentado de conformidad con la resolución 1853 (2008) del Consejo de Seguridad. Disponible en: <http://www.un-casa.org/CASAUUpload/ELibrary/S-2010-91-Sp.pdf> (Consultado el 17 de junio de 2016).

ONU, Resolución 1872 (2009), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6127ª sesión celebrada el 26 de mayo de 2009. Disponible en: <http://www.defensa.gob.es/Galerias/areasTematicas/misiones/fichero/EUT-Resolucion-1872.pdf> (Consultado el 12 de diciembre de 2014).

ONU, Resolución 1976 (2011), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6512ª sesión celebrada el 11 de abril de 2011. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/1976%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/1976%20(2011)) (Consultado el 28 de mayo de 2014).

ONU, Consejo de Seguridad S/RES/2018 (2011) en actos de piratería y robo a mano armada en las costas de los Estados del Golfo de Guinea. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20(2011)) (Consultado el 6 de junio de 2016).



ONU, Resolución 2316 (2016), aprobada por el Consejo de Seguridad en su 7805ª sesión celebrada el 9 de noviembre de 2016. Disponible en: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2316\(2016\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2316(2016)) (Consultado el 3 de febrero de 2016).

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Coastal and Marine environmental problems of Somalia. UNEP Regional Seas Report and Studies, N°84. Disponible en: <http://web.unep.org/nairobiconvention/coastal-and-marine-problems-somalia-unep-regional-seas-reports-and-studies-no-84> (Consultado el 10 de febrero de 2011).

## **5. Prensa.**

La vida en un pueblo pirata. (18 de noviembre de 2008). *Noticias BBC*. Disponible en: <http://noticiaspe.terra.com.pe/noticias/bbc/interna/0,,OI3335808-EI10780,00.html> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

Liberado un buque belga secuestrado por piratas en abril. (28 de junio de 2009). *El País*. Disponible en: [http://internacional.elpais.com/internacional/2009/06/28/actualidad/1246140008\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2009/06/28/actualidad/1246140008_850215.html) (Consultada el 17 de mayo de 2011).

Goodluck Jonathan, cristiano del sur, sustituye en la presidencia de Nigeria a un musulmán del norte. (5 de mayo de 2010). *El Tiempo*. Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7695809> (Consultado el 3 de abril de 2016).

Condenados a 439 años los piratas somalís del Alakrana, cuyo rescate pagó el gobierno. (3 de mayo de 2011). *Telemadrid.es*. Disponible en: <http://www.telemadrid.es/?q=noticias/nacional/noticia/condenados-439-anos-los-dos-piratas-somalis-por-el-secuestro-del-alakrana> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

La Audiencia Nacional condena a 439 años de cárcel a los piratas del `Alakrana`. (3 de mayo de 2011). *El País*. Disponible en: [http://elpais.com/elpais/2011/05/03/actualidad/1304410645\\_850215.html](http://elpais.com/elpais/2011/05/03/actualidad/1304410645_850215.html) (Consultado el 17 de mayo de 2011).

El Grupo Al Shabab en cinco preguntas. (24 de septiembre de 2013). *BBC*. Disponible en:

[http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/09/130921\\_internacional\\_shabab\\_preguntas\\_if.shtml](http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/09/130921_internacional_shabab_preguntas_if.shtml) (Consultado el 05 de junio de 2014).

Operación Atalanta de lucha contra la piratería. (10 de diciembre de 2014). *EurActiv.es*. Disponible en: <http://www.euractiv.es/dossiers/dossier=261> (Consultado el 10 de diciembre de 2014).

Powerful Nigeria Civil Society Groups Urge Buhari to Repudiate Government's Agreement with Abacha Family Over \$480m Loot. (19 de mayo de 2015). Sahara Reporters. Disponible en: <http://saharareporters.com/2015/05/19/powerful-nigeria-civil-society-groups-urge-buhari-repudiate-government%E2%80%99s-agreement-abacha> (Consultado el 1 de abril de 2016).

Navy signs MOUs with 29 Private Maritime Security Companies. (23 de noviembre de 2015). News Agency of Nigeria. Disponible en: <http://nannewsnigeria.com/navy-signs-mous-29-private-maritime-security-companies> (Consultado el 30 de mayo de 2016).

La OTAN pone fin a su misión de lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y el Índico. (29 de noviembre de 2016). *Expansión*. Disponible en: [http://www.expansion.com/agencia/europa\\_press/2016/11/29/20161129185506.html](http://www.expansion.com/agencia/europa_press/2016/11/29/20161129185506.html). (Consultado el 30 de noviembre de 2016).

ÁLVAREZ FÉANS, Aloia. (15 de enero de 2010). Petróleo y pobreza en el Delta del Níger: Una historia de resistencia. *Revista Pueblos*. Disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article1796> (Consultado el 13 de abril de 2016).

FERNÁNDEZ, M. (15 de mayo de 2011). Liberados los dos marineros secuestrados en Somalia. *El País*. Disponible en: [http://elpais.com/diario/2011/05/15/espana/1305410418\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2011/05/15/espana/1305410418_850215.html) (Consultado el 20 de mayo de 2011).

GONZÁLEZ, M. (13 de enero de 2012). Los Piratas Atacan por Error un Buque de Guerra Español. *El País*. Disponible en:

[http://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2012/01/13/espana/1326409215_850215.html) (Consultado el 24 de junio de 2014).

GRISHOLM, E. (20 de abril de 2009). The Truth about the Somali Pyrates. *The Atlantic*. Disponible en: <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2009/04/the-truth-about-the-somali-pirates/7418/> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

IACCINO, Ludovica. (24 de septiembre de 2015). Nigeria's oil war: Who are the Niger Delta militants? *International Business Times*. <http://www.ibtimes.co.uk/nigerias-oil-war-who-are-niger-delta-militants-1520580> (Consultado el 20 de abril de 2016).

JIMÉNEZ BARCA, A. (7 de octubre de 2009). Un Barco de Guerra Francés, Atacado por Error por Piratas Somalíes. *El País*. Disponible en: [http://internacional.elpais.com/internacional/2009/10/07/actualidad/1254866414\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2009/10/07/actualidad/1254866414_850215.html) (Consultado el 24 de junio de 2014).

MIDDLETON, R. (15 de abril de 2009). Piracy Sympton of Bigger Problem. *BBC News*. Disponible en: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8001183.stm> (Consultado el 17 de mayo de 2011).

SITUMORANG, Frederick. (19 de julio de 2012). The need for cooperation in the Malacca Strait. *The Jakarta Post*. Disponible en: <http://www.thejakartapost.com/news/2012/07/19/the-need-cooperation-malacca-strait.html> (Consultado el 14 de abril de 2014).

SMITH-WINSORD, Brooke. (9 de enero de 2010). Lukrative Seeräuberpistole. *Financial Times Deutschland*. Disponible en: <http://archive.is/vFRWd> (Consultado el 5 de junio de 2011).

## **6. Tesis y Documentos de Trabajo**

BUEGER, Christian. (February 2004). “*Transnational Governance, Somali Piracy and the Contact Group: An analytical primer*”. Working Paper of the lessons learned Project of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, N°.1. Cardiff: Cardiff University. Disponible en: <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/10/Bueger-2014-The-Contact-Group-on-Piracy-An-analytical-primer.pdf> (Consultado el 28 de octubre de 2014).

FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando. “*Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima.*” Real Instituto Elcano, Documento de Trabajo 10/2009. Disponible en:

[http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009\\_Fernandez\\_pirateria\\_Somalia\\_mares\\_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1) (Consultado el 20 de marzo de 2014).

IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando. (2011). La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: El caso de Somalia (tesis doctoral). Universidad de Zaragoza. Disponible en:

[http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf.pdf) (Consultado el 4 de septiembre de 2016).

KUPFERSCHMIDT, Frank. “Multinational Military Engagement” en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications.* SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011. Berlin.

LOEWEN, Howard y BODENMÜLLER, Anja. “Straits of Malacca” en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications.* SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011. Berlin.

MILDNER, Stormy-Annika y GROB, Franziska. “Piracy and World Trade: The economic Costs” en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications.* SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011. Berlin.

RAYMOND, Catherine Zara. *Piracy in Southeast Asia. New Trends, Issues and Responses.* Working Paper N°. 89. Institute of Defence and Strategic Studies, Singapur, Octubre 2005. Disponible en: <http://globalinitiative.net/wp->

[content/uploads/2016/09/idss-piracy-in-southeast-asia-new-trends-issues-and-responses.pdf](#) (Consultado el 31 de marzo de 2014).

RINKEL, Serge. “*Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations*”. The Institute for Security Policy at Kiel University (ISPK) N°. 41, August 2015. Disponible en: <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/serge-rinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-and-policy-recommendations> (Consultado el 13 de abril de 2016).

SCHALLER, Christian. Combating Acts of Piracy under International Law en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft end Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011. Berlin.

TULL, Dennis M. West Africa en MAIR, Stefan (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft end Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. March 2011.

## **7. Material Audiovisual.**

[Al Jazeera English]. 16 de junio de 2009). Life Inside the den of Somali Pirates. [Archivo de video]. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=t9fIj4u3RKA> (Consultado el 17 de octubre de 2014).

## **8. Entrevistas.**

Entrevista a Donna Leigh Hopkins, Coordinadora del Counter Piracy and Maritime Security Office of Plans and Initiatives, Bureau of Political-Military Affairs (PM/PI/CPMS) del Departamento de Estado de Estados Unidos, el 25 de abril de 2014.

Entrevista a Kyrillos Intzesiloglou, Oficial de Comunicación de la Delegación de la Unión Europea en Nigeria, el 18 de diciembre de 2015.

Entrevista a Joana Mizarela, Oficial de Políticas en Seguridad Marítima del Servicio Europeo de Exteriores, el 8 de febrero de 2016.

Entrevista al Contraalmirante Bartolomé Bauzá, Segundo Comandante de EUNAVFOR Somalia entre diciembre de 2009 y junio de 2010 y entre enero y agosto de 2014, 6 de febrero de 2017.

## **9. Conferencias y Seminarios.**

ESCOBAR HERNÁNDEZ, Concepción. Conferencia inédita dictada en las “Jornadas sobre Seguridad en la Mar” organizadas por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado los días 7,8 y 9 de marzo de 2011.

POOLE QUINTANA, Fernando. Conferencia inédita dictada en las “Jornadas sobre Seguridad en la Mar” organizadas por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado los días 7,8 y 9 de marzo de 2011.

BUEGER, Christian. Seminario sobre piratería Marítima impartido por la Universidad de Cardiff Febrero-Mayo 2014.

Reunión celebrada en el Consejo de Europa el 8 de febrero de 2016. Documento: Holistic and Coordinated Strategic Review of CSDP Engagement in Somalia and the Horn of Africa: PMG CONSIDERATIONS – OPERATION ATALANTA.

## **10. Relación de Think Tank consultados**

Asian Development Bank.

<https://www.adb.org/>

Banco Mundial

<http://www.bancomundial.org/>

Casa Asia

<https://www.casaasia.es/>

Chatham House.

<https://www.chathamhouse.org/>

Comercial Crimes Services (ICC).

<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>

Ocean Beyond Piracy.

<http://oceansbeyondpiracy.org/>

Oficina Central de Estadística de Indonesia (BPS \_ Badan Pusat Statistik)

<https://www.bps.go.id/>

Real Instituto Elcano

<http://www.realinstitutoelcano.org>

Stiftung Wissenschaft und Politik /German Institute for International and Security Affairs.

<https://www.swp-berlin.org/en/>

The Fund For Peace (FFP)

<http://global.fundforpeace.org/index.php>

Transparencia Internacional.

<http://transparencia.org.es/en/>